



# DIÁRIO DA REPÚBLICA

ÓRGÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE ANGOLA

Preço deste número — Kz: 7.00

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncios e assinaturas do «Diário da República», deve ser dirigida à Imprensa Nacional — U.E.E., em Luanda, Caixa Postal 1306 — End. Telég.: «Imprensa»	<b>ASSINATURAS</b>		O preço de cada linha publicada nos Diários da República 1.ª e 2.ª séries é de Kz: 6.00 e para a 3.ª série Kz: 7.50, acrescido do respectivo imposto do selo, dependendo a publicação da 3.ª série de depósito prévio e efectuar na Tesouraria da Imprensa Nacional — U. E. E.
		<b>ANO</b>	
	As três séries. . . . .	Kz: 9 996.00	
	A 1.ª série . . . . .	Kz: 5 641.00	
		Kz: 3 860.00	
		Kz: 2 375.00	

## SUMÁRIO

### Assembleia Nacional

Lei n.º 3/00:  
Da Aviação Civil.

### Ministério da Juventude e Desportos

Despacho n.º 72/00:  
Determina a liquidação da Comissão Instaladora do 38.º Campeonato do Mundo de Vela na Classe Vaurien. — Revoga todas as disposições anteriores que o contradizem.

### Ministério da Assistência e Reinserção Social

Despacho n.º 73/00:  
Aprova o regulamento das Instituições de Atendimento à Primeira Infância.

Urgindo assim a necessidade de criação de uma base legal de princípios a observar na aviação civil que sistematize num só instrumento as disposições legais que de forma avulsa têm regulado a actividade e integre de forma harmoniosa o regime estabelecido pelas várias convenções internacionais às quais a República de Angola aderiu, estabelecendo, deste modo, as condições para a uniformidade técnica indispensável na regulamentação da actividade da aviação civil no País, por forma a garantir o seu desenvolvimento seguro e ordenado;

Nestes termos, ao abrigo da alínea b) do artigo 88.º da Lei Constitucional, a Assembleia Nacional aprova a seguinte:

## LEI DA AVIAÇÃO CIVIL

### CAPÍTULO I Disposições Gerais

#### ARTIGO 1.º (Âmbito de aplicação)

1. Sem prejuízo do disposto em tratados, convenções ou actos internacionais de que Angola é parte, a presente lei regula todas as actividades da aviação civil no espaço aéreo nacional e internacional confiado à jurisdição angolana.

2. A navegação aérea nacional, em qualquer caso, e a internacional nos casos ocorridos em territórios de soberania angolana obedecem aos preceitos desta lei e seus regulamentos, sem prejuízo do estabelecido nos tratados ou convenções referidos no número anterior.

#### ARTIGO 2.º (Soberania sobre o espaço aéreo)

1. O Estado Angolano exerce completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo acima do seu território e das suas águas territoriais.

## ASSEMBLEIA NACIONAL

Lei n.º 3/00  
de 20 de Abril

Considerando que, desde os primórdios da independência, o exercício da actividade da aviação civil tem decorrido num ambiente de inexistência quase total de legislação;

Considerando que tal situação é ainda agravada com o crescimento considerável do transporte aéreo resultante da emergência da aviação privada, fruto da abertura económica verificada no País;

Tendo em conta que, com a adesão à Convenção de Chicago, a República de Angola tornou-se membro da Organização da Aviação Civil Internacional, fórum mundial especializado sob a égide do qual foi produzida uma diversidade de instrumentos jurídicos que regem a aviação civil internacional;

2. Consideram-se território do Estado Angolano todas as aeronaves da aviação do Estado onde quer que se encontrem.

3. As aeronaves angolanas da aviação pública e da aviação geral também são consideradas território do Estado Angolano, quando em alto mar ou em território que não pertença a nenhum Estado, ou ainda quando em sobrevoo sobre esses.

4. Consideram-se em território angolano e sujeitas à sua jurisdição quaisquer aeronaves da aviação em geral, que se encontrem em Angola ou quando sobrevoem o território sob sua jurisdição.

5. Consideram-se praticados em Angola, regendo-se por suas leis, todos os actos originados por aeronaves consideradas território estrangeiro, que produzirem ou vicem a produzir efeitos ou quaisquer danos em território angolano, ainda que os referidos actos tenham sido iniciados em território estrangeiro.

6. Os actos originados por aeronaves consideradas território angolano são simultaneamente do domínio das leis angolanas e estrangeiras interessadas, se as suas consequências atingirem território estrangeiro.

## CAPÍTULO II Organização Administrativa

### ARTIGO 3.º (Competência do Estado)

A defesa, segurança, orientação, coordenação, fiscalização e controlo de todas as actividades relacionadas com a aviação civil e no espaço aéreo nacional e internacional sob jurisdição angolana, bem como a prestação de serviços de controlo de tráfego aéreo e de apoio à navegação aérea, são da competência do Estado.

### ARTIGO 4.º (Competência do órgão de tutela)

1. Compete ao órgão de administração do Estado encarregado da aviação civil propor as respectivas políticas e executar as tarefas de coordenação, orientação, controlo e fiscalização das suas actividades, compreendendo o exercício da autoridade e da tutela sobre as entidades civis do ramo, incluindo as entidades que se ocupam do desporto aeronáutico e para-aeronáutico, ouvida a entidade competente em matéria de desporto.

2. Ao órgão de administração do Estado encarregado da aviação civil compete ainda assegurar de modo efectivo a prestação dos serviços de tráfego aéreo e de apoio à navegação aérea, com base no princípio da comercialização e flexibilidade operacional da respectiva exploração, sem

prejuízo dos compromissos que decorram para Angola em virtude de acordos, tratados ou quaisquer outros actos internacionais ou regionais, de que Angola seja parte.

3. Para execução das atribuições decorrentes deste diploma, o titular do órgão referido neste artigo é apoiado por uma instituição pública, dotada de personalidade jurídica, com autonomia financeira e património próprio, cujos poderes e composição orgânica são determinados pelo Governo.

### ARTIGO 5.º (Autoridade Aeronáutica)

É Autoridade Aeronáutica o titular do órgão referido no n.º 1 do artigo anterior, o qual pode delegar no responsável máximo da instituição mencionada no n.º 3 do mesmo artigo, poderes para exercer funções nos termos das atribuições constantes do estatuto da referida instituição.

### ARTIGO 6.º (Defesa do espaço aéreo)

1. Compete às autoridades militares competentes garantir a defesa do espaço aéreo nacional.

2. Legislação especial deve definir os termos e princípios que regulam a execução do disposto no número anterior.

## CAPÍTULO III Utilização do Espaço Aéreo Angolano

### SECÇÃO I Regras Gerais

#### ARTIGO 7.º (Regime de utilização)

1. A utilização do espaço aéreo angolano por qualquer aeronave fica sujeita às disposições e normas estabelecidas nesta lei, nos tratados, convenções e instrumentos internacionais de que Angola é parte, bem como na demais legislação aplicável.

2. Sem prejuízo do disposto nos números seguintes, nenhuma aeronave matriculada ou a serviço do Estado estrangeiro pode, sem autorização, sobrevoar o espaço aéreo angolano ou aterrar em território subjacente.

3. A Autoridade Aeronáutica pode, no entanto, estabelecer excepções ao regime de utilização do espaço aéreo angolano, legalmente fixado, quando se tratar de operações de busca, assistência e salvamento ou de voos por motivos sanitários ou humanitários.

4. A Autoridade Aeronáutica pode também estabelecer excepções ao regime de utilização do espaço aéreo, legalmente fixado, sempre que tais excepções decorram do estabelecido em acordo multilateral com carácter exclusivamente regional, onde o princípio do equilíbrio e recípro-

cidade de vantagens estejam integralmente observados e desde que tais acordos ou respectivas emendas ou alterações tenham sido previamente ratificadas ou aderidas pelo Governo Angolano.

5. Salvo os casos excepcionais expressamente previstos nesta lei, as escalas comerciais ou não comerciais de aeronaves de países estrangeiros signatários ou não da Convenção Internacional sobre Aviação Civil estão sempre sujeitas à autorização prévia da Autoridade Aeronáutica competente, outorgada por acordo ou qualquer outro meio, devendo a operação cingir-se ao estipulado em tal autorização.

6. O Governo deve regulamentar o disposto neste artigo.

#### ARTIGO 8.º

(Pouso e descolagem de aeronave proveniente do estrangeiro)

1. Salvo autorização especial dada pela Autoridade Aeronáutica competente, toda a aeronave proveniente do estrangeiro faz obrigatoriamente o primeiro pouso e a última descolagem em aeroporto internacional.

2. A lista dos aeroportos internacionais e das respectivas alterações é publicada pela Autoridade Aeronáutica competente, porém, as suas denominações só podem ser alteradas pelo Governo.

3. A Autoridade Aeronáutica deve definir em diploma próprio as operações de voo que pela sua natureza podem ser autorizadas em aeroporto que não seja internacional, desde que no aeroporto ou aeródromo de destino estejam asseguradas as formalidades aduaneiras, sanitárias e migratórias necessárias para o efeito.

#### SECÇÃO II

Límites

#### ARTIGO 9.º

(Límites na utilização do espaço aéreo)

A Autoridade Aeronáutica pode definir áreas de tráfego aéreo proibidas, restritas ou perigosas, bem como estabelecer rotas de entrada ou saída, suspender total ou parcialmente o tráfego, ou ainda a utilização de determinado tipo de aeronaves, bem como a realização de certas actividades aéreas, sempre que esteja em causa a segurança da navegação aérea ou o interesse público.

#### ARTIGO 10.º

(Voo acrobáticos ou manobras perigosas)

1. É proibido efectuar com qualquer aeronave voos de acrobacia ou manobras que possam constituir perigo para os ocupantes do aparelho, para o tráfego aéreo e para instalações ou pessoas na superfície.

2. Exceptuam-se da proibição imposta pelo número anterior os voos de prova e demonstração, quando realizados com a observância das normas fixadas pela Autoridade Aeronáutica.

#### ARTIGO 11.º

(Transporte de objectos ou substâncias perigosas)

1. Salvo autorização especial da Autoridade Aeronáutica, nenhuma aeronave civil pode transportar explosivos, munições, armas de fogo, material bélico, equipamento destinado ao levantamento aerofotogramétrico ou de prospecção, ou ainda quaisquer outros objectos ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública, da própria aeronave ou dos seus ocupantes.

2. O porte de aparelhos fotográficos, cinematográficos, electrónicos ou nucleares a bordo de aeronaves pode ser limitado ou impedido quando a segurança da navegação aérea ou o interesse público assim o exigirem.

### CAPÍTULO IV Aeronaves

#### SECÇÃO I Disposições Gerais

#### ARTIGO 12.º

(Definição ou classificação de aeronaves)

1. Para efeitos da presente lei, considera-se aeronave todo o aparelho que pode sustentar-se e circular na atmosfera, mediante reacções de ar que não sejam as reacções do mesmo contra a superfície terrestre.

2. As aeronaves, seja qual for o seu tipo, dividem-se em aeronaves do Estado e aeronaves civis.

3. São aeronaves do Estado:

- a) as aeronaves militares, considerando-se como tal as aeronaves pertencentes às forças armadas, incluindo as requisitadas legalmente para missões militares;
- b) as aeronaves de propriedade do Governo, usadas para serviços alfandegá-los, de correios ou de polícia.

4. São aeronaves civis as aeronaves utilizadas em serviços aéreos, públicos e privados, sendo, porém, consideradas aeronaves do Estado quando utilizadas pelos organismos do Estado para as necessidades exclusivas da administração estatal, ou para quaisquer outros serviços estatais não comerciais.

5. Salvo disposições legais em contrário, os preceitos da presente lei não se aplicam às aeronaves do Estado, cuja operação é objecto de legislação especial.

#### SECÇÃO II Nacionalidade e matrícula

#### ARTIGO 13.º

(Nacionalidade)

1. Qualquer aeronave é considerada da nacionalidade do Estado em que estiver matriculada.



2. Devem ser definidas regulamentarmente as características das marcas de nacionalidade e matrícula das aeronaves nacionais, bem como as condições e requisitos para a sua concessão e utilização.

**SECÇÃO III**  
Registo Aeronáutico Angolano

**ARTIGO 14.º**  
(Inscrição e matrícula)

1. A inscrição da aeronave no Registo Aeronáutico Angolano deve ser precedida do cancelamento do registo de matrícula em qualquer outro Estado.

2. No acto da inscrição, o Registo Aeronáutico Angolano deve atribuir as marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave, as quais a identificam para todos os efeitos.

3. A matrícula das aeronaves angolanas é feita no Registo Aeronáutico Angolano, o qual, funcionando adstrito à instituição referida no n.º 3 do artigo 4.º, emite os respectivos certificados de matrícula.

**ARTIGO 15.º**  
(Registo)

1. O Registo Aeronáutico Angolano tem natureza pública, podendo qualquer pessoa obter certidão do que dele constar.

2. Devem ser inscritos no Registo Aeronáutico Angolano os actos para os quais tal seja expressamente exigido pelo presente diploma ou legislação dele decorrente nos termos do disposto no número seguinte, assim como por qualquer outra legislação vigente em Angola para o efeito.

3. O Registo Aeronáutico Angolano é objecto de regulamentação especial.

**SECÇÃO IV**  
Navegabilidade

**ARTIGO 16.º**  
(Certificados de navegabilidade)

1. Nenhuma aeronave pode ser autorizada para voo sem a prévia emissão do correspondente certificado de navegabilidade, o qual só é válido durante o prazo estipulado e enquanto observadas as condições obrigatórias nele mencionadas.

2. São estabelecidos em regulamento próprio os requisitos, condições e provas necessárias à obtenção ou renovação do certificado referido no número anterior, assim como o prazo de vigência e casos de suspensão ou cancelamento.

3. Podem ser validados certificados de navegabilidade emitidos no estrangeiro, desde que os mesmos atendam aos requisitos fixados nos termos do número anterior, bem como as condições aceites internacionalmente.

**SECÇÃO V**  
Exploração de Aeronave

**ARTIGO 17.º**  
(Exploração de aeronave)

1. É exploração de aeronave quando uma pessoa, proprietária ou não, dela faz uso, legitimamente, por conta própria, quer directamente, quer por interposta pessoa, para fins de transporte aéreo e com ou sem fins lucrativos.

2. Para efeitos do número anterior, faz uso de aeronave por conta própria a pessoa que, proprietária ou não, detém a gestão técnica e náutica da aeronave.

**ARTIGO 18.º**  
(Operador de aeronave)

1. É explorador ou operador de aeronave a pessoa que, nos termos do artigo anterior, faz uso da aeronave por conta própria.

2. O explorador ou operador contratual de aeronave só é reputado como tal se estiver inscrito no Registo Aeronáutico Angolano, excepto quanto à determinação da responsabilidade civil inerente à exploração da aeronave.

**SECÇÃO VI**  
Constituição, Modificação e Extinção de Direitos sobre Aeronaves

**SUBSECÇÃO I**  
Disposições Gerais

**ARTIGO 19.º**  
(Direito aplicável)

Em tudo o que não for especialmente regulado nesta lei e demais legislação especial aplicável, todos os actos ou negócios jurídicos constitutivos, modificativos e extintivos de direitos sobre aeronaves, são regulados pela lei geral em vigor, com as necessárias adaptações.

**ARTIGO 20.º**  
(Eficácia)

Os direitos referidos no artigo anterior só têm eficácia desde que inscritos no Registo Aeronáutico Angolano.

**SUBSECÇÃO II**  
Aquisição e Perda de Propriedade sobre Aeronave

**ARTIGO 21.º**  
(Aquisição de propriedade)

1. A propriedade de uma aeronave adquire-se pela construção e demais modos previstos na lei.

2. Legislação especial deve regular o regime de construção e registo de aeronaves.

**ARTIGO 22.º**  
(Perda de propriedade)

1. A propriedade de uma aeronave perde-se pelo abandono, perecimento e pelos demais modos previstos na lei.

2. Considera-se abandonada a aeronave quando não for possível determinar a sua legítima origem ou quando o proprietário manifestar a vontade de a abandonar.

3. Considera-se perecida a aeronave após 180 dias contados da data em que dela se teve a última notícia dos serviços aeronáuticos competentes ou quando verificada a impossibilidade da sua recuperação.

4. Verificado, mediante a investigação levada a cabo pelos serviços aeronáuticos competentes, o abandono ou o perecimento da aeronave, deve ser cancelada a respectiva matrícula no Registo Aeronáutico Angolano.

#### SUBSECÇÃO III Arresto de Aeronaves

##### ARTIGO 23.º (Proibição de arresto)

Não podem ser arrestadas, nem sujeitas a outras onerações:

- a) as aeronaves empregues exclusivamente num serviço do Estado, que não seja do comércio;
- b) as aeronaves postas efectivamente a serviço de uma linha regular de transportes públicos;
- c) as aeronaves do serviço de correio do Estado.

#### SECÇÃO VII Contratos sobre Aeronaves

##### ARTIGO 24.º (Tipos de contratos)

São contratos sobre aeronaves a cessão de exploração ou aluguer de aeronave e o fretamento de aeronave.

##### ARTIGO 25.º (Cessão de exploração ou aluguer)

1. É cessão de exploração ou aluguer de aeronave o contrato pelo qual uma das partes transfere temporariamente a outra à exploração de uma aeronave.

2. A cessão de exploração ou aluguer de aeronave deve ser celebrado por escritura pública e inscrita no Registo Aeronáutico Angolano.

3. A não inscrição do contrato de cessão de exploração ou aluguer de aeronave determina a ineficácia do contrato, excepto quanto à determinação da responsabilidade civil do seu explorador.

##### ARTIGO 26.º (Fretamento)

1. É fretamento o contrato pelo qual um operador, designado por fretador, disponibiliza a capacidade total ou parcial de uma aeronave a um não operador, designado por afretador, mediante o pagamento do frete por parte deste último, a realizar uma ou mais viagens pré-determinadas ou durante um certo período de tempo.

2. No contrato de fretamento de aeronave o fretador reserva-se à exploração ou à gestão técnica ou náutica da mesma.

3. O contrato de fretamento de aeronave deve ser reduzido a escrito.

##### ARTIGO 27.º (Regulamentação dos contratos)

Os contratos sobre aeronaves são regulamentados por diploma próprio.

### CAPÍTULO V Actividades Aeronáuticas

#### SECÇÃO I Disposições Gerais

##### ARTIGO 28.º (Tipos de actividades aeronáuticas)

1. As actividades aeronáuticas são as de transporte aéreo e trabalho aéreo com fim comercial ou não, podendo exercer-se em âmbito público ou privado.

2. A actividade de transporte aéreo público compreende a transportação aérea de passageiros, carga ou correio, regular ou não regular, doméstico ou internacional e pode ser explorada por entidades públicas e privadas, nos termos e nos limites para o efeito fixados por lei.

3. Considera-se que qualquer actividade aeronáutica se exerce em âmbito público sempre que possa ser utilizada pelo público em geral.

4. Considera-se que a actividade aeronáutica se exerce em âmbito privado quando realizada em benefício do próprio operador, compreendendo as actividades aéreas de:

- a) recreio, turismo ou desportivas;
- b) transporte reservado ao proprietário ou operador da aeronave;
- c) trabalho aéreo ou serviços aéreos especializados, realizados em benefício exclusivo do proprietário ou operador da aeronave.

#### SECÇÃO II Transporte Aéreo Regular Internacional

##### ARTIGO 29.º (Definição)

Considera-se regular internacional o transporte aéreo de passageiros, bagagens, cargas ou correio, realizado entre pontos no território de vários Estados, obedecendo a um programa e horários pré-estabelecidos.

##### ARTIGO 30.º (Requisitos para o acesso)

1. O transporte aéreo regular internacional só pode ser efectuado pelas empresas de transporte aéreo designadas, nacionais e estrangeiras, nos termos dos acordos bilaterais ou multilaterais de transporte aéreo.



2. Durante o período em que decorrerem as negociações dos referidos acordos, podem ser concedidas autorizações provisórias de exploração.

**ARTIGO 31.º**  
(Exercício de direitos de tráfego)

1. O Governo Angolano deve estabelecer as normas e condições para o exercício de direitos de tráfego aéreo por parte dos transportadores aéreos estrangeiros, dentro dos princípios contidos nos respectivos acordos bilaterais ou multilaterais de transporte aéreo de que Angola é parte.

2. As normas e condições referidas no número anterior devem ser estabelecidas de forma a impedir a concorrência ruírosa e defender convenientemente os interesses nacionais, assegurando o melhor rendimento económico do transportador nacional.

**ARTIGO 32.º**  
(Início da actividade da empresa estrangeira)

1. A empresa estrangeira designada, nos termos do artigo 30.º desta lei, pelo Governo do seu país e autorizada a operar em Angola, só pode iniciar a respectiva actividade desde que apresente à Autoridade Aeronáutica:

- a) as tarifas que pretende aplicar entre os pontos referidos no acordo aéreo;
- b) o horário, equipamento e capacidade a utilizar.

2. Para além do disposto no número anterior, a empresa estrangeira designada só pode exercer a sua actividade desde que satisfaça os demais requisitos estabelecidos para o efeito pela Autoridade Aeronáutica competente.

3. Toda a modificação que envolva equipamento, horário, frequência e escalas no território nacional depende da autorização prévia da Autoridade Aeronáutica, a menos que seja estabelecido de maneira diferente nos respectivos acordos bilaterais ou multilaterais.

**SECÇÃO III**  
Transporte Aéreo Regular Doméstico

**ARTIGO 33.º**  
(Definição)

1. Considera-se doméstico o transporte aéreo realizado por aeronaves cujos pontos de partida, intermédios e de destino estejam situados em território nacional, obedecendo a um programa e horários pré-estabelecidos.

2. O transporte aéreo doméstico não perde esse carácter se, por motivo de força maior, a aeronave fizer escala em território estrangeiro, estando, porém, em território angolano os seus pontos de partida e de destino.

**ARTIGO 34.º**  
(Requisitos para o acesso)

O transporte aéreo regular doméstico só pode ser efectuado por transportadoras aéreas nacionais devida-

mente autorizadas para o efeito, sem prejuízo dos acordos ou tratados multilaterais de âmbito exclusivamente regional de que Angola faça parte.

**SECÇÃO IV**  
Transporte Aéreo não Regular

**ARTIGO 35.º**  
(Definições)

Para efeitos da presente lei, considera-se não regular o transporte aéreo sem qualquer carácter de regularidade, cujo regime de exploração compreende o fornecimento ao utilizador da capacidade da aeronave, total ou parcial, mediante remuneração.

**ARTIGO 36.º**  
(Requisitos para o acesso)

1. O transporte aéreo não regular, incluindo o táxi aéreo, só pode ser efectuado por transportadoras aéreas nacionais devidamente autorizadas para o efeito.

2. Exceptua-se do disposto no número anterior os casos de reciprocidade ou os decorrentes de protocolos ou acordos internacionais de carácter bilateral ou multilateral de que Angola faça parte.

3. As normas de acesso à actividade e à exploração do transporte aéreo não regular são objecto de regulamentação especial, competindo à Autoridade Aeronáutica a definição das condições e procedimentos para aplicação do que vier a ser regulamentado.

**SECÇÃO V**  
Trabalho Aéreo

**ARTIGO 37.º**  
(Definição)

1. Para efeitos da presente lei, entende-se por trabalho aéreo a actividade exercida em aeronaves, tendo como objectivo a realização de fins específicos de aviação civil.

2. As actividades de trabalho aéreo só podem ser exercidas mediante autorização pela Autoridade Aeronáutica competente.

3. As normas de acesso à actividade do trabalho aéreo devem ser objecto de regulamentação especial.

**CAPÍTULO VI**  
Contrato de Transporte Aéreo

**ARTIGO 38.º**  
(Definição)

1. Pelo contrato de transporte aéreo, o transportador obriga-se a transportar passageiros, bagagens, carga ou correio, mediante remuneração.

2. O transportador é toda pessoa licenciada para exercer actividade de transporte aéreo.

**ARTIGO 39.º**  
(Existência do contrato)

1. Considera-se que existe um contrato de transporte aéreo, quando ajustado num único acto jurídico, por meio de um ou mais bilhetes de passagens ou documentos de carga, ainda que executado sucessivamente por mais de um transportador.

2. Em caso de transporte combinado aplica-se às aeronaves o disposto na presente lei.

**ARTIGO 40.º**  
(Regime jurídico)

Legislação especial regulamenta os contratos de transporte aéreo.

**CAPÍTULO VII**  
**Responsabilidade Civil**

**SECÇÃO I**  
Disposições Gerais

**ARTIGO 41.º**  
(Regime geral)

Em tudo o que não for especialmente regulado nesta lei e demais legislação especial aplicável, a responsabilidade civil decorrente da execução de um contrato de transporte aéreo de danos causados a terceiros, na superfície, por aeronaves, bem como de danos por abalroamento de aeronaves, é regulada pela lei geral vigente, com as necessárias adaptações.

**ARTIGO 42.º**  
(Seguro obrigatório)

1. Todo o transportador ou explorador de aeronave é obrigado a contratar o seguro para garantir eventual indemnização pelos danos previstos neste capítulo.

2. O regime do seguro obrigatório previsto no número anterior é objecto de regulamentação especial.

**ARTIGO 43.º**  
(Acção de responsabilidade civil)

A acção de responsabilidade civil deve ser intentada, sob pena de caducidade, dentro de dois anos, a contar da data da chegada ou que deveria ter chegado a aeronave ao seu destino ou da interrupção do transporte ou tratando de danos a terceiros, da data da verificação do dano ou de que dele se tomou conhecimento.

**SECÇÃO II**  
Responsabilidade Contratual

**ARTIGO 44.º**  
(Casos de responsabilidade contratual)

1. Na execução de um contrato de transporte aéreo, o transportador contratual é responsável:

- a) pela morte, ferimento ou qualquer outra lesão corpórea sofrida pelo passageiro, desde que o acidente que causou o dano haja ocorrido a bordo da aeronave ou no decurso de quaisquer operações de embarque e desembarque;
- b) pelos danos causados por destruição, perda ou avaria de mercadoria ou bagagem, desde que o facto que causou o dano haja ocorrido durante o transporte aéreo, compreendendo o período em que a bagagem ou mercadoria se acha sob a guarda do transportador contratual;
- c) pelos danos provenientes do atraso no transporte aéreo relativamente à hora anunciada pelo transportador.

2. No caso de transportadores sucessivos é responsável nos termos previstos nesta lei o transportador que haja efectuado o transporte no decurso do qual o dano ou o atraso ocorreu, salvo se o contrário for estipulado no contrato.

3. Quando o transportador for contratado por um e executado por outro transportador, ambos respondem solidariamente, se a execução do transporte resultar de um acordo mútuo.

**ARTIGO 45.º**  
(Proibição de exclusão da responsabilidade)

1. É nula e de nenhum efeito toda a cláusula contratual que exonere o transportador contratual da sua responsabilidade.

2. A nulidade referida no número anterior não implica a do próprio contrato.

**SECÇÃO III**  
Responsabilidade não Contratual

**ARTIGO 46.º**  
(Responsabilidade do operador)

Sem prejuízo do que estiver previsto nas convenções internacionais de que Angola seja parte, o explorador ou operador de aeronave é responsável pelos danos causados por esta a terceiros e não decorrentes da execução de um contrato de transporte aéreo, quer na superfície, quer em voo, quer por coisa dela caída.

**ARTIGO 47.º**  
(Abalroamento)

1. É considerado abalroamento para efeito da presente lei qualquer colisão entre duas ou mais aeronaves em voo ou na superfície.

2. O explorador ou operador da aeronave é responsável pelos danos resultantes de abalroamento que der causa.

3. Em caso de concorrência na causa do abalroamento, o explorador ou operador de cada uma das aeronaves envolvidas suporta os danos causados ou a responsa-



bilidade de um e outro é agravada ou atenuada em função da proporção em que cada um concorrer para o dano. Havendo culpa, é exclusivamente responsável o culpado.

4. Consideram-se danos resultantes de abalroamento os seguintes:

- a) os danos a pessoas e coisas a bordo de aeronaves abalroadas;
- b) os danos sofridos pela aeronave abalroada;
- c) os danos decorrentes de privação do uso normal de aeronave abalroada;
- d) os danos emergentes, que o operador da aeronave for obrigado a pagar.

**ARTIGO 48.º**  
(Responsabilidade solidária)

1. O explorador ou operador de aeronave é civilmente responsável pelos danos previstos nesta secção, independentemente da sua inscrição ou não no Registo Aeronáutico Angolano.

2. O proprietário da aeronave é solidariamente responsável com o explorador ou operador contratual se este não estiver inscrito no Registo Aeronáutico, a não ser que prove que a sua não inscrição é imputável ao explorador ou operador da aeronave.

**SECÇÃO IV**  
Limites e Graduação de Responsabilidade

**ARTIGO 49.º**  
(Limites de responsabilidade)

1. A limitação da responsabilidade civil prevista neste capítulo está sujeita ao regime estabelecido nas convenções internacionais aplicáveis no País sobre a mesma matéria, com as necessárias adaptações e sem prejuízo do que dispõe esta lei.

2. Não é limitada a responsabilidade civil fundada no dolo, sendo considerado dolo quando o transportador actuar com a intenção de produzir o dano ou assumir o risco de o produzir.

**ARTIGO 50.º**  
(Graduação de responsabilidade)

1. A responsabilidade do explorador ou operador de aeronave, em caso de abalroamento, salvo disposto no número seguinte, não deve exceder:

- a) os limites estabelecidos nos termos do artigo 49.º desta lei, para os casos de morte e lesões corporais de pessoas embarcadas ou na superfície, danos a mercadorias, bagagens registadas e a objectos sob a guarda pessoal de passageiros a bordo da aeronave abalroada;
- b) o valor das reparações e substituições de peças da aeronave abalroada se recuperável ou o seu valor real imediatamente anterior ao abalroamento se não for possível a sua reparação.

2. Não prevalecem os limites de responsabilidade fixados neste artigo:

- a) se o abalroamento resultar de dolo do explorador ou operador da aeronave;
- b) se a pessoa responsável pelo abalroamento se tiver apoderado ilícitamente da aeronave dela fazendo uso sem o consentimento do seu proprietário ou possuidor legítimo.

**CAPÍTULO VIII**  
Infra-Estruturas Aeronáuticas e Serviços de Navegação Aérea

**SECÇÃO I**  
Disposições Gerais

**ARTIGO 51.º**  
(Definição)

Constitui infra-estrutura aeronáutica o conjunto dos órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea, destinados a promover-lhe segurança, regularidade e eficiência.

**ARTIGO 52.º**  
(Infra-estrutura aeronáutica)

Para efeitos desta lei, a infra-estrutura aeronáutica compreende as estruturas, instalações e equipamento destinados aos serviços de:

- a) aeródromos e serviços aeronáuticos;
- b) controlo de tráfego aéreo;
- c) telecomunicações aeronáuticas;
- d) informação aeronáutica;
- e) meteorologia aeronáutica;
- f) busca e salvamento;
- g) prevenção, socorro e combate contra incêndios;
- h) as facilidades de desembarço, incluindo os serviços auxiliares;
- i) prevenção e investigação de incidentes e acidentes aeronáuticos;
- j) os serviços de facilitação e segurança.

**ARTIGO 53.º**  
(Coordenação e controlo)

Compete à autoridade aeronáutica a coordenação e controlo da execução da política sobre infra-estrutura aeronáutica.

**SECÇÃO II**  
Aeródromos

**ARTIGO 54.º**  
(Compatição dos aeródromos)

Para efeitos da presente lei, o aeródromo é constituído por toda a área de terra, água ou flutuante, compreendendo eventualmente batimentos, instalações e material, desti-



nados a serem utilizadas para chegadas, partidas e movimentação das aeronaves à superfície.

**ARTIGO 55.º**  
(Classificação dos aeródromos)

1. Os aeródromos são classificados em civis e militares, sendo os primeiros destinados ao uso de aeronaves civis e os segundos ao das aeronaves militares.

2. Os aeródromos civis podem ser utilizados por aeronaves militares e os aeródromos militares por aeronaves civis, desde que sejam obedecidas as prescrições estabelecidas conjuntamente pela autoridade aeronáutica e pelos organismos militares competentes.

**ARTIGO 56.º**  
(Aeródromos civis)

1. Os aeródromos civis são classificados em públicos e privados, agrupando-se em categorias determinadas pelo tipo de tráfego a que estão abertos e pelas respectivas facilidades de apoio às operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas, conforme as disposições regulamentares sobre a matéria.

2. São aeródromos privados àqueles que se destinam ao uso exclusivo dos seus proprietários ou por quem estes especialmente autorizem e aeródromos públicos os que se destinam ao serviço público, podendo neste caso serem utilizados por todas as aeronaves nacionais.

3. A Autoridade Aeronáutica deve regulamentar as condições que devem satisfazer as aeronaves estrangeiras para utilização dos aeródromos públicos.

4. Nenhum aeródromo civil pode ser utilizado sem estar devidamente cadastrado pela Autoridade Aeronáutica competente e por ela declarado aberto ao tráfego de aeronaves.

**ARTIGO 57.º**  
(Construção e administração)

1. Nenhum aeródromo pode ser construído sem prévia autorização da Autoridade Aeronáutica.

2. Os aeródromos privados são construídos, administrados e explorados por seus proprietários, obedecendo às prescrições e normas estabelecidas pela Autoridade Aeronáutica.

3. Os aeródromos públicos são administrados pelo Estado, directamente ou através de entidades ou empresas do sector público.

4. A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços da infra-estrutura aeronáutica, dentro ou fora de aeródromo civil, depende sempre de autorização prévia da Autoridade Aeronáutica competente que os fiscaliza.

5. São definidas em regulamentação especial as esferas de competências das autoridades civis e militares, relativas a:

- a) construção de aeródromos militares;
- b) administração e operação de aeródromos públicos nos quais esteja instalada uma base aérea militar.

6. A administração e exploração de aeródromos militares é da exclusiva competência das autoridades militares.

**ARTIGO 58.º**  
(Utilização de aeródromos públicos)

Os aeródromos públicos podem ser utilizados por quaisquer aeronaves sem distinção de propriedade ou nacionalidade, salvo se por motivo operacional ou de segurança houver restrições de uso para determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos.

**ARTIGO 59.º**  
(Domínio dos aeródromos públicos)

1. Os aeródromos públicos, enquanto universalidades com destinação específica, constituem bens de domínio público.

2. O domínio dos aeródromos compreende as áreas destinadas:

- a) a administração;
- b) ao pouso, descolagem, manobra e estacionamento de aeronaves;
- c) ao atendimento e movimentação de passageiros, carga e correio;
- d) aos concessionários dos serviços aéreos e da actividade comercial;
- e) aos serviços auxiliares;
- f) ao público usuário e estacionamento de seus veículos;
- g) ao acesso ao recinto aeroportuário.

3. O regime do domínio público dos aeródromos é regulado por diploma próprio.

**ARTIGO 60.º**  
(Taxa de utilização)

1. A utilização de áreas e bens do domínio público dos aeródromos para instalação ou funcionamento de serviços aéreos, serviços auxiliares ou estabelecimentos comerciais é concedida mediante contrato homologado pela Autoridade Aeronáutica.

2. Pela utilização das áreas e bens referidos no número anterior é devida uma taxa fixada pelas autoridades competentes e cobradas em conformidade com a lei.

**ARTIGO 61.º**  
(Aerportos)

1. Consideram-se aerportos os aeródromos públicos dotados de instalações e facilidades de apoio às operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

2. Os aerportos são classificados por acto administrativo que fixa as características de cada classe ou tipo.

3. Os aerportos destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras, na realização de serviços internacionais regulares ou não regulares, são classificados como aerportos internacionais.

**SECÇÃO III**  
Serviços Aeronáuticos

**ARTIGO 62.º**  
(Regime)

1. As propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio à navegação aérea estão sujeitas a restrições especiais designadas de serviços aeronáuticos e que se destinam a garantir a segurança de aeronaves.

2. As restrições a que se refere este artigo são relativas a:

- a) utilização das propriedades no tocante a edificações, culturas agrícolas ou outras;
- b) utilização de animais, veículos, sinais luminosos ou outros objectos de natureza temporária ou permanente;
- c) tudo o que possa dificultar as manobras de aeronaves ou causar interferência nos sinais de auxílio à rádio-navegação ou embarçar a visibilidade de auxílios visuais.

3. Tais restrições têm validade após a aprovação pelo Governo do plano geral das zonas de serviço de aeródromos, onde configuram as seguintes zonas:

- a) zona de protecção de aeródromos;
- b) zona de tudo;
- c) zona de protecção aos auxílios à navegação aérea.

4. Conforme as conveniências e particularidades de segurança de voo, são elaborados e aplicados planos específicos a cada aeródromo, respeitando-se as prescrições estabelecidas pelo plano geral mencionado no número anterior.

5. A Autoridade Aeronáutica pode embargar a obra ou construção de qualquer natureza, que contrarie os planos referidos neste artigo, ou ainda exigir a demolição das obras erguidas em desacordo com os mesmos.

6. Quando as restrições estabelecidas impuserem demolição ou destruição de obstáculos levantados antes da publicação dos planos referidos nas disposições anteriores, o respectivo proprietário tem direito a uma indemnização, cujo montante é fixado por acordo.

7. Na falta de acordo, o montante previsto no número anterior é fixado judicialmente.

**SECÇÃO IV**  
Serviços de Navegação Aérea

**SUBSECÇÃO I**  
Disposições Gerais

**ARTIGO 63.º**  
(Classificação dos serviços)

1. São considerados serviços de navegação aérea os serviços enumerados nas alíneas b) a j) do artigo 52.º da presente lei.

2. A execução dos serviços de navegação aérea cabe ao Estado, quer directamente, quer através de empresas ou entidades públicas e a sua organização e funcionamento são fixados por diploma próprio.

**SUBSECÇÃO II**  
Serviços de Controlo do Tráfego Aéreo

**ARTIGO 64.º**  
(Regime jurídico aplicável)

Os serviços de controlo de tráfego aéreo sobre o território nacional devem observar as disposições desta lei e das convenções e acordos internacionais de que Angola seja parte, bem como da demais legislação aplicável.

**ARTIGO 65.º**  
(Inobservância da ordem de aterragem)

1. A aeronave que receber do órgão de controlo de tráfego aéreo ordem para aterrar deve dirigir-se imediatamente para o aeródromo que lhe for indicado e nele efectuar a aterragem.

2. Em caso de manifesta inobservância da ordem recebida, a aeronave é compelida a aterrar pelo emprego de meios que forem julgados convenientes.

**ARTIGO 66.º**  
(Regras de voo)

As regras de voo a observar pelas aeronaves no espaço aéreo nacional são estabelecidas pela Autoridade Aeronáutica.



**SUBSECÇÃO III**  
**Serviços de Telecomunicações Aeronáuticas**

**ARTIGO 67.º**  
**(Categoria de serviços)**

1. Os serviços de telecomunicações aeronáuticas compreendem as seguintes categorias:

- a) serviço fixo aeronáutico;
- b) serviço móvel aeronáutico;
- c) serviço de rádio-navegação aeronáutica;
- d) serviço de rádio-difusão aeronáutica.

2. O serviço fixo aeronáutico deve organizar-se e dotar-se duma rede fixa privativa de telecomunicações aeronáuticas capaz de satisfazer as necessidades específicas da aviação civil, observando o disposto na legislação em vigor sobre telecomunicações.

**ARTIGO 68.º**  
**(Normas dos serviços de telecomunicações aeronáuticas)**

As normas dos serviços de telecomunicações aeronáuticas incluindo as especificações dos tipos e dos parâmetros essenciais das rádio-ajudas, os requisitos em matéria de potência, rádio-frequência, modulação, características do sinal e respectivo controlo das condições de recepção e de alinhamentos, são estabelecidas pela Autoridade Aeronáutica, ouvida a autoridade de telecomunicações competente.

**ARTIGO 69.º**  
**(Serviços de informação aeronáutica)**

Os serviços de informação aeronáutica têm por objectivo centralizar, compilar, editar, publicar e distribuir as informações necessárias à navegação aérea, relativas ao território nacional e internacional sob jurisdição angolana.

**ARTIGO 70.º**  
**(Alterações no estado de funcionamento dos serviços)**

1. Todas as alterações no estado ou no funcionamento das instalações e serviços de navegação aérea de que tomem conhecimento, as tripulações de aeronaves comunicam aos serviços de informação aeronáutica, através dos aeródromos.

2. Todos os serviços ligados à exploração de aeronaves são obrigados a fornecer atempadamente todas as informações requeridas pelos serviços de informação aeronáutica.

**SUBSECÇÃO IV**  
**Serviços de Meteorologia Aeronáutica**

**ARTIGO 71.º**  
**(Definição)**

1. Os serviços de meteorologia aeronáutica destinam-se a fornecer a informação meteorológica necessária à segurança, regularidade e eficiência da navegação aérea.

2. Compete ao órgão da administração do Estado responsável pela actividade de meteorologia a coordenação, controlo administrativo e o asseguramento técnico da assistência meteorológica à navegação aérea.

**ARTIGO 72.º**  
**(Centros meteorológicos aeronáuticos)**

1. Todos os aeródromos angolanos devem estar dotados de centros meteorológicos aeronáuticos que devem possuir os meios e pessoal adequados.

2. Deve ser assegurada uma coordenação estreita entre os utilizadores da informação meteorológica aeronáutica e os centros meteorológicos aeronáuticos referidos no número anterior.

**ARTIGO 73.º**  
**(Taxas)**

Pelos serviços de assistência meteorológica é devida uma taxa que é fixada e cobrada nos termos que vierem a ser fixados.

**ARTIGO 74.º**  
**(Fornecimento de informações meteorológicas)**

1. As aeronaves em voo têm a obrigação de comunicar aos serviços de informação meteorológica de todos os fenómenos meteorológicos importantes encontrados em rota.

2. Relativamente aos prognósticos em rota, devem ser fornecidas a todas as aeronaves informações antecipadas e precisas sobre as condições meteorológicas em rota, bem como nos aeródromos de destino e alternantes, de forma a traçarem os respectivos rumos nas condições meteorológicas mais favoráveis.

**ARTIGO 75.º**  
**(Estações de observação meteorológicas)**

Devem ser criadas estações de observação meteorológica em todos os aeródromos e outros pontos que apresentem interesse para a navegação aérea no território sob jurisdição angolana.

**SUBSECÇÃO V**  
**Serviços de Busca e Salvamento**

**ARTIGO 76.º**  
**(Organização e funcionamento)**

A organização e funcionamento dos serviços de busca e salvamento devem integrar um sistema nacional e ser objecto de regulamentação especial.

**ARTIGO 77.º**  
**(Apoio específico nas operações de busca e salvamento)**

Os órgãos responsáveis pela coordenação das operações de busca e salvamento podem, na falta de outros recursos

disponíveis, solicitar a qualquer aeronave missão específica nessas operações.

**ARTIGO 78.º**  
(Serviços prestados por particulares)

1. Todo o comandante de aeronave ou navio ou qualquer pessoa física em terra, devem, desde que o possam fazer sem perigo para si ou outras pessoas, prestar assistência a quem estiver em perigo de vida em consequência de queda ou avaria de aeronave.

2. O trabalho de busca ou salvamento prestado por particulares com resultado útil é objecto de uma remuneração nos termos que vierem a ser definidos.

**SUBSECÇÃO VI**  
Serviços de Prevenção, Socorro e Combate a Incêndios

**ARTIGO 79.º**  
(Organização e funcionamento)

1. Todos os aeroportos internacionais situados em território angolano ou sob jurisdição angolana devem estar dotados de um sistema próprio de socorro e combate a incêndios, com os meios adequados.

2. Para o asseguramento dos serviços de socorro e combate a incêndios nos aeródromos nacionais, as respectivas administrações podem designar entidades públicas ou privadas, devidamente autorizadas, mediante acordo.

3. Para efeitos do número anterior, as unidades de combate à incêndios das referidas entidades devem situar-se no respectivo aeródromo, salvo se, estando situada fora deste, os mínimos de intervenção estabelecidos pela autoridade aeronáutica possam ser garantidos.

**ARTIGO 80.º**  
(Coordenação e controlo)

Compete à respectiva administração a coordenação e o controlo administrativo dos serviços de prevenção e combate à incêndios dos aeródromos, devendo para esse efeito assegurar:

- a) a organização dos serviços;
- b) o equipamento e demais materiais necessários;
- c) a dotação do pessoal técnico e respectiva formação e qualificação;
- d) tudo o que for necessário para o desempenho eficaz da actividade de protecção e combate à incêndios.

**ARTIGO 81.º**  
(Acordos de cooperação e assistência)

A coordenação entre os serviços de prevenção e combate à incêndios nos aeródromos e os serviços públicos de protecção é assegurada por acordos de cooperação e assistência.

**ARTIGO 82.º**  
(Competência da Autoridade Aeronáutica)

Compete à Autoridade Aeronáutica, ouvida a entidade que superintende os serviços de prevenção e combate à incêndios, regulamentar o seguinte:

- a) determinação do nível de protecção a assegurar num aeródromo;
- b) dimensão da zona crítica a proteger em caso de um acidente provocar incêndio no aeródromo;
- c) os débitos dos agentes extintores;
- d) os mínimos de intervenção;
- e) as categorias de aeródromos e o número de agentes extintores que devem estar à disposição de acordo com a categoria do respectivo aeródromo;
- f) todos os demais assuntos relacionados com os serviços de socorro, prevenção e combate à incêndios, que reclamem regulamentação específica.

**SUBSECÇÃO VII**  
Facilidades de Desembarque e Serviços Auxiliares

**ARTIGO 83.º**  
(Facilidades)

1. Para efeitos da presente lei, são facilidades os meios, sistemas e áreas que a seguir se discriminam:

- a) área de pré-embarque;
- b) autocarros e carrinhas para passageiros;
- c) sistemas de tapete rolante para despacho e recolha da bagagem;
- d) sistemas informativos de voo;
- e) sistemas de som;
- f) climatização e iluminação geral;
- g) locais destinados a serviços públicos;
- h) outros cuja implementação seja autorizada pela autoridade aeronáutica.

2. Todas as facilidades utilizadas no atendimento de aeronaves, passageiros, bagagem e carga são da responsabilidade dos transportadores ou de prestadores autónomos de serviços auxiliares.

**ARTIGO 84.º**  
(Serviços auxiliares)

1. Para efeitos desta lei, os serviços auxiliares compreendem:

- a) as agências de carga aérea;
- b) os serviços de rampa ou pistas no aeródromo;
- c) os serviços de hotelaria dos aeródromos;
- d) os serviços destinados a apoio comercial e ao funcionamento de estabelecimentos empresariais nos aeródromos;



- e) os serviços sanitários;
- f) os serviços aduaneiros e de emigração;
- g) os demais serviços conexos à navegação aérea ou a infra-estrutura aeronáutica, fixados em regulamento pela Autoridade Aeronáutica competente.

2. O funcionamento dos estabelecimentos para prestação dos serviços mencionados nas alíneas c) e d) do número anterior dependem de autorização da administração aeroportuária competente e deve ser ininterrupto durante as 24 horas de todos os dias, salvo determinação em contrário da administração do aeroporto.

**ARTIGO 83.º**  
(Licitação pública)

1. A utilização das áreas do domínio dos aeródromos referidas no n.º 2 do artigo anterior sujeita-se à licitação pública na forma a ser determinada pela Autoridade Aeronáutica.

2. Não se aplica à utilização das áreas referidas neste artigo a legislação sobre locações urbanas.

**ARTIGO 86.º**  
(Dispensa de licitação pública)

Dispensa-se do regime de licitação pública a utilização das áreas aeroportuárias pelos concessionários de serviços aéreos públicos, para as instalações de despacho, escritório, oficina e depósito ou para abrigo, reparação e abastecimento de aeronaves.

**ARTIGO 87.º**  
(Serviços aduaneiros e de emigração)

Os serviços de controlo aduaneiro e de emigração nos aeroportos internacionais são executados pelos órgãos competentes, nos termos previstos na lei.

**SUBSECÇÃO VIII**  
*Serviços de Prevenção e Investigação de Incidentes e Acidentes Aeronáuticos*

**ARTIGO 88.º**  
(Comissão de prevenção e investigação)

1. Os serviços de prevenção e investigação de acidentes ou incidentes aeronáuticos são da competência da Autoridade Aeronáutica.

2. O Governo deve institucionalizar uma Comissão de Prevenção e Investigação de Incidentes e Acidentes Aeronáuticos, composta por peritos de comprovados conhecimentos e experiência sobre a matéria, cuja atribuição principal é a de apoiar a Autoridade Aeronáutica competente nas tarefas de planificar, orientar, coordenar, controlar e executar as actividades de prevenção e investigação de incidentes e acidentes aéreos.

**ARTIGO 89.º**  
(Investigação de acidentes que não envolvam aeronaves)

A investigação de quaisquer outros acidentes relacionados com a infra-estrutura aeronáutica desde que não envolva aeronaves não está abrangida nas atribuições próprias da comissão de que trata o artigo anterior.

**SUBSECÇÃO IX**  
*Serviços de Facilitação e Segurança na Aviação Civil*

**ARTIGO 90.º**  
(Comissão Nacional de Facilitação e Segurança)

O Governo deve institucionalizar uma Comissão Nacional de Facilitação e Segurança da Aviação Civil, definindo as respectivas atribuições, composição e funcionamento.

**ARTIGO 91.º**  
(Programa Nacional de Segurança)

O Governo deve estabelecer um Programa Nacional de Segurança na Aviação Civil, cuja execução é coordenada pela Autoridade Aeronáutica.

**ARTIGO 92.º**  
(Recursos auxiliares)

A Autoridade Aeronáutica deve assegurar os recursos auxiliares necessários para os serviços de facilitação e segurança da aviação civil que, pela sua natureza ou especificidade, não sejam da competência de qualquer outro organismo do Estado.

**ARTIGO 93.º**  
(Competência da Autoridade Aeronáutica)

1. Cabe à Autoridade Aeronáutica:

- a) a preparação de planos de emergência dos aeroportos nos termos que para o efeito vierem a ser regulamentados;
- b) a realização de programas de instrução e formação do pessoal ligado, quer à segurança dos aeródromos, quer a quaisquer outras situações de emergência que possam verificar-se na aviação civil.

2. O Governo deve promover a disponibilização dos meios necessários para a protecção e segurança dos aeródromos públicos.

**ARTIGO 94.º**  
(Plano de segurança do aeródromo)

Todo o explorador de aeródromo privado no qual sejam prestados serviços de voo deve submeter à aprovação da Autoridade Aeronáutica competente um plano de segurança do respectivo aeródromo, conformado com o que para o efeito estiver previsto no Programa Nacional de Segurança

referido no artigo 91.º desta lei e em estrita obediência às regras e directrizes que para o efeito vierem a ser determinadas pelas autoridades competentes.

## CAPÍTULO IX

### Pessoal da Aviação Civil, Formação e Qualificação

#### SECÇÃO I

##### Contratação e Emprego do Pessoal Técnico-Aeronáutico

#### ARTIGO 95.º

(Pessoal técnico-aeronáutico)

1. Considera-se pessoal técnico-aeronáutico as pessoas que exercem profissionalmente actividades de navegação aérea ou com ela relacionadas.

2. O emprego do pessoal técnico a que se refere o número anterior é objecto de regulamentação específica aprovada pela Autoridade Aeronáutica, ouvida a entidade competente em matéria laboral.

3. A Autoridade Aeronáutica deve estipular as horas máximas de trabalho e outras condições de serviço dos pilotos, co-pilotos, mecânicos de bordo e demais pessoal navegante, controladores de tráfego aéreo e de outras pessoas as quais se entenda conveniente aplicar o regime especial do pessoal técnico-aeronáutico.

#### ARTIGO 96.º

(Licenças e certificados de aptidão)

Todo o pessoal técnico-aeronáutico deve munir-se de licença e certificados de aptidão outorgados pela Autoridade Aeronáutica que os habilitem para o exercício da actividade de navegação aérea e outras com ela relacionadas

#### SECÇÃO II

##### Pessoal Navegante

#### ARTIGO 97.º

(Regime do pessoal)

1. Considera-se, para o efeito da presente lei, pessoal navegante todas as pessoas devidamente habilitadas que exerçam funções a bordo de aeronave.

2. O exercício de funções a bordo de aeronaves nacionais é reservado a cidadãos nacionais.

3. A Autoridade Aeronáutica pode, a título excepcional e na falta de tripulantes angolanos qualificados, autorizar a admissão de cidadãos estrangeiros como tripulantes, mediante contratos específicos em que se estipulem respectivas condições.

4. Para efeitos do número anterior, entende-se por qualificado todo cidadão nacional possuidor de licença comercial ou certificado equivalente, passado pela Autoridade Aeronáutica Angolana.

#### ARTIGO 98.º

(Licenças e certificados das tripulações)

As tripulações das aeronaves devem munir-se obrigatoriamente de licenças e certificados de aptidão exigidos por lei que os habilitem para o exercício de funções a bordo.

#### ARTIGO 99.º

(Composição e competência das tripulações)

A composição, funções, competência e responsabilidade das tripulações a bordo de aeronaves angolanas são fixadas na regulamentação e nos manuais aprovados pela Autoridade Aeronáutica.

#### SECÇÃO III

##### Formação do Pessoal Aeronáutico

#### ARTIGO 100.º

(Escolas ou cursos de aviação civil)

1. As escolas ou cursos de aviação civil ou de actividade com ela relacionada, incluindo os estágios ou formação em oficinas de manutenção e de fabrico de material aeronáutico civil, somente podem funcionar com autorização prévia da Autoridade Aeronáutica e segundo as condições por esta fixadas, ouvida a entidade competente em matéria de formação profissional.

2. Exceptuam-se do estabelecido no número anterior as escolas ou cursos de aviação ou actividades afins destinadas exclusivamente a militares, cujo regime é fixado em legislação especial.

#### ARTIGO 101.º

(Condições de formação e qualificação)

Compete ao Governo fixar as condições de formação e qualificação do pessoal ligado à actividade da aviação civil.

#### ARTIGO 102.º

(Programas de formação e qualificação)

Os programas de formação e qualificação do pessoal civil ligado à infra-estrutura aeronáutica integram a formação e especialização de técnicos para todos os serviços que compreendem, bem como para todos aqueles que se considerem indispensáveis na navegação aérea, incluindo a utilização, revisão e manutenção de produtos aeronáuticos ou relativos de segurança do voo.

## CAPÍTULO X

### Infracções e Penalidades

#### ARTIGO 103.º

(Competência para aplicação das penalidades)

As penalidades previstas neste capítulo são aplicadas pela Autoridade Aeronáutica, de acordo com a gravidade das infracções.



## ARTIGO 104.º

(Aplicação de penalidades previstas em leis especiais)

A aplicação de penalidades previstas nesta lei é independente de quaisquer outras penalidades previstas em leis ou regulamentos especiais ou de procedimento judicial.

## ARTIGO 105.º

(Casos que implicam perda ou suspensão de licenças ou autorizações)

Implicam a perda ou suspensão de certificado de tripulante, ou de licença de concessão ou autorização para a exploração do transporte, serviço ou trabalho aéreo, as seguintes infracções:

- a) procedimentos ou práticas, no exercício das funções ou fora delas, que revelem falta de idoneidade para o exercício das funções, das prerrogativas do certificado de aptidão técnica;
- b) utilização da aeronave na prática de actividades contrárias à lei;
- c) execução de serviços e trabalhos aéreos que comprometam a ordem ou segurança públicas;
- d) cedência ou transferência de direitos expressos nas licenças de concessão ou de autorização de serviço e trabalho aéreo, sem a devida autorização da Autoridade Aeronáutica.

## ARTIGO 106.º

(Casos que implicam multa e suspensão de licenças ou autorizações)

1. É aplicada a pena de multa e suspensão dos respectivos certificados às infracções cuja responsabilidade recai simultaneamente sobre o piloto e sobre o proprietário ou operador da aeronave de acordo com as disposições constantes da regulamentação específica aplicável, nomeadamente:

- a) utilização de aeronaves com certificado de navegabilidade caducado;
- b) utilização de aeronaves com excesso de passageiros ou de peso sobre os máximos fixados no certificado de navegabilidade;
- c) transporte sem autorização de carga, equipamento ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública ou da aeronave;
- d) utilização de aeronave com equipamento para levantamento aerofotogramétrico, sem autorização da autoridade competente;
- e) utilização de aeronave sem estar matriculada ou que, matriculada em outro Estado, não esteja autorizada a sobrevoar o território nacional;
- f) lançamento de objectos ou coisas a bordo da aeronave em voo, ressalvados os casos de emergência ou de autorização especial para este fim;

- g) uso de aeronave cujas marcas de nacionalidade ou de matrícula estejam em desacordo com o respectivo certificado de matrícula;
- h) inobservância dos regulamentos e normas de tráfego aéreo, assim como de regulamentação respeitante à duração do trabalho e aos limites de voo;
- i) inobservância dos planos de voo, instruções e autorização dos órgãos de controlo de tráfego aéreo;
- j) quando os prazos de validade dos certificados de aptidão do pessoal navegante no exercício das suas funções estejam ultrapassados, ou exercer funções a bordo para a qual não esteja qualificada a sua licença ou respectivo certificado de aptidão;
- k) sobrevoar zonas proibidas, realizar voos acrobáticos abaixo do nível mínimo e altitudes publicadas ou outros, em violação ao disposto nos regulamentos;
- l) conduzir aeronaves sem ser portador dos certificados de matrícula e navegabilidade desta e a sua própria licença e certificados;
- m) inobservância das normas sobre assistência e salvamento;
- n) inobservância por parte de tripulantes, de normas e regulamentos que afectem a disciplina a bordo ou a segurança do voo;
- o) utilização de aeronave sem observância das exigências fixadas em regulamentação para operação de aeronaves;
- p) utilização de aeronave ou tripulantes estrangeiros em desacordo com o estabelecido nesta lei ou respectivos regulamentos;
- q) execução ou utilização dos serviços técnicos de manutenção sem homologação da Autoridade Aeronáutica competente;
- r) utilização de aeronave com tripulação em contra-venção com os regulamentos e normas em vigor.

2. É aplicada a pena de multa e suspensão dos respectivos certificados às infracções cuja responsabilidade recai sobre os proprietários, operadores ou exploradores de serviços, transporte ou trabalho aéreos:

- a) transgressão das tarifas aprovadas pela Autoridade Aeronáutica competente em concessão de abatimento ou redução nas tarifas não autorizadas por lei ou regulamento;
- b) inobservância das disposições constantes dos programas de exploração de linhas aéreas e dos horários aprovados pela Autoridade Aeronáutica competente;

- c) desrespeito às convenções ou acordos aéreos internacionais de que a República de Angola seja parte.

3. É aplicada a pena de multa e suspensão dos respectivos certificados às infracções cuja responsabilidade recaia sobre as pessoas singulares ou colectivas não compreendidas nas disposições anteriores:

- a) construção ou exploração de aeródromo ou de quaisquer instalações ou equipamentos de infra-estrutura aeronáutica sem autorização da Autoridade Aeronáutica competente;
- b) exploração de serviços, transporte ou trabalho aéreos sem a devida licença ou autorização;
- c) conduzir aeronave ou exercer qualquer função a bordo sem ser titular da respectiva licença.

4. As penas de multa são graduadas entre o mínimo e o máximo fixados regulamentarmente ou no dobro em caso de reincidência, podendo ser acrescidas, cumulativamente, de suspensão dos certificados até ao máximo de 180 dias.

**ARTIGO 107.º**  
(Circunstâncias atenuantes)

Se a infracção for cometida em consequência de ordem exorbitante ou indevida do proprietário ou operador de aeronave, devidamente comprovada, a responsabilidade de quem cumprir a ordem fica atenuada ou eliminada consoante a gravidade da infracção.

**ARTIGO 108.º**  
(Casos de detenção de aeronaves)

1. É determinada pela Autoridade Aeronáutica competente a detenção de aeronave nos seguintes casos:

- a) aterragem ou sobrevoo no território nacional em contravenção ao disposto na legislação em vigor e ao estabelecido nas autorizações e determinações da Autoridade Aeronáutica, tornadas públicas;
- b) entrada no território nacional sem aterrar em aeroporto internacional ou outro para o qual tenha sido especificamente autorizado.

2. A aeronave é libertada uma vez satisfeitas as exigências legais.

**ARTIGO 109.º**  
(Casos de interdição de aeronaves)

1. A aeronave deve ser interdita:

- a) nos casos contemplados nas alíneas a), b), c), d), e), f), o), e p), do n.º 1 do artigo 106.º e alíneas a), b) e c), do n.º 2 do mesmo artigo;

- b) se a multa imposta ao proprietário ou operador não tiver sido paga no prazo que for estipulado;
- c) quando instaurado processo para apuramento de actividade delitosa do proprietário ou operador na utilização da aeronave.

2. Em caso de requisição pelas autoridades aduaneiras, de polícia ou de emigração, fundadas em razões de segurança ou interesse público, a Autoridade Aeronáutica deve interditar qualquer aeronave, por período não superior a 30 dias.

**ARTIGO 110.º**  
(Gradação das multas)

As importâncias máximas e mínimas das multas previstas nesta lei são fixadas e cobradas nos termos que vierem a ser determinados em regulamento.

**ARTIGO 111.º**  
(Apreensão de aeronaves)

Em caso de flagrante desrespeito às leis em vigor, aos regulamentos ou às normas de tráfego aéreo, deve a autoridade competente, em defesa da segurança nacional ou da segurança de voo, mandar apreender uma aeronave, empregando todos os meios que forem julgados necessários, incluindo fazer aterrar no caso de se encontrar em voo no interior do espaço aéreo nacional.

**ARTIGO 112.º**  
(Prazo para procedimento das infracções)

Todo o procedimento por qualquer infracção prevista no presente capítulo é instaurado a qualquer altura, até o decurso de 12 meses contados a partir da data da ocorrência.

**CAPÍTULO XI**  
**Disposições Finais e Transitórias**

**ARTIGO 113.º**  
(Regulamentação da lei)

O Governo e a Autoridade Aeronáutica, nas matérias das suas competências, devem regulamentar a presente lei, no prazo de 180 dias contados a partir da data da sua publicação.

**ARTIGO 114.º**  
(Dúvidas e omissões)

As dúvidas e omissões que se suscitarem na interpretação e aplicação do disposto na presente lei são resolvidas pela Assembleia Nacional.

ARTIGO 115.º  
(Entrada em vigor)

Esta lei entra em vigor após à sua publicação.

Vista e aprovada pela Assembleia Nacional, em Luanda, aos 27 de Julho de 1999.

O Presidente da Assembleia Nacional, em exercício,  
*Lázaro Manuel Dias*.

Publique-se.

O Presidente da República, JOSÉ EDUARDO DOS SANTOS.

## MINISTÉRIO DA JUVENTUDE E DESPORTOS

Despacho n.º 72/00  
de 20 de Abril

Ao abrigo do despacho de 19 de Janeiro de 1996, exarado pelo então Director Nacional dos Desportos, foi instituída a Comissão Instaladora do 38.º Campeonato do Mundo de Vela na Classe Vaurien, com o objectivo de criar e preparar as condições indispensáveis à sua organização em Angola no mês de Dezembro de 1999.

Na sequência do cancelamento da realização do referido evento desportivo em Luanda, determinado por razões técnico-materiais, organizativas e financeiras, foi criada uma comissão liquidatária à qual se incumbiu a responsabilidade de conduzir o processo de liquidação da comissão instaladora.

Tendo a comissão liquidatária concluído o seu trabalho;

Nestes termos, e usando da faculdade que me é conferida ao abrigo do n.º 3 do artigo 114.º da Lei Constitucional, determino:

1. É liquidada a Comissão Instaladora do 38.º Campeonato do Mundo de Vela na Classe Vaurien.

2. Aos actuais membros da referida comissão é exigida a entrega de todos os meios e bens patrimoniais sob sua responsabilidade e gestão directa, à Secretaria Geral do Ministério da Juventude e Desportos à qual se comete a incumbência de despoletar os mecanismos tendentes a garantir a sua protecção lavrando, para o efeito, o competente auto.

3. À Secretaria Geral assegurará a responsabilidade pela reinventariação das dívidas contraídas junto da empresa fornecedora das embarcações, providenciando o respectivo pagamento desde que estejam devidamente comprovadas.

4. Ao Secretário Geral se incumbe a missão de apresentar uma proposta fundamentada sobre o destino a dar aos meios e bens patrimoniais existentes.

5. O presente despacho entra imediatamente em vigor e revoga todas as disposições anteriores que o contrariem.

Publique-se.

Luanda, aos 6 de Março de 2000.

O Ministro, *José Marcos Barrica*.

## MINISTÉRIO DA ASSISTÊNCIA E REINserÇÃO SOCIAL

Despacho n.º 73/00  
de 20 de Abril

O Decreto n.º 17/98, de 10 de Julho, sobre Instituições de Atendimento à Primeira Infância, vem uniformizar pelas vias legais a actividade de tais instituições regulando a sua constituição, organização e funcionamento.

Havendo necessidade de se dotar o mencionado decreto de normas regulamentares e de funcionamento ajustadas à natureza dessas instituições infantis.

Nestes termos e no uso da faculdade que me é conferida pelos artigos combinados 112.º alínea d) e 114.º n.º 3 ambos da Lei Constitucional, determino:

É aprovado o regulamento das Instituições de Atendimento à Primeira Infância anexo ao presente despacho e dele fazendo parte integrante.

Este despacho entra em vigor na data da sua publicação.

Publique-se.

Luanda, aos 2 de Março de 2000.

O Ministro, *Albino Malungo*.

## REGULAMENTO DAS INSTITUIÇÕES DE ATENDIMENTO À PRIMEIRA INFÂNCIA

### CAPÍTULO I Disposições Gerais

#### ARTIGO 1.º (Definições)

1. Cada referência ao decreto entender-se-á o que alude ao Decreto n.º 17/98, de 10 de Julho, relativo às Instituições de Atendimento à Primeira Infância.

2. Para efeitos do decreto e deste regulamento, consideram-se crianças de idade da primeira infância as de 0 aos 5 anos de idade.