



# DIÁRIO DA REPÚBLICA

## ÓRGÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE ANGOLA

Preço deste número - Kz: 2.380,00

<p>Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncio e assinaturas do «Diário da República», deve ser dirigida à Imprensa Nacional - E.P., em Luanda, Rua Henrique de Carvalho n.º 2, Cidade Alta, Caixa Postal 1306, <a href="http://www.imprensanacional.gov.ao">www.imprensanacional.gov.ao</a> - End. teleg.: «Imprensa».</p>	<p>ASSINATURA</p> <p>Ano</p> <p>As três séries .....Kz: 1 469 391,26</p> <p>A 1.ª série ..... Kz: 867.681,29</p> <p>A 2.ª série ..... Kz: 454.291,57</p> <p>A 3.ª série ..... Kz: 360.529,54</p>	<p>O preço de cada linha publicada nos Diários da República 1.ª e 2.ª série é de Kz: 75.00 e para a 3.ª série Kz: 95.00, acrescido do respectivo imposto de selo, dependendo a publicação da 3.ª série de depósito prévio a efectuar na tesouraria da Imprensa Nacional - E. P.</p>
---	--	---

### IMPRESA NACIONAL - E.P.

Rua Henrique de Carvalho n.º 2

E-mail: [callcenter@imprensanacional.gov.ao](mailto:callcenter@imprensanacional.gov.ao)/[marketing@imprensanacional.gov.ao](mailto:marketing@imprensanacional.gov.ao)

### CIRCULAR

Excelentíssimos Senhores,

Temos a honra de convidá-los a visitar a página da internet no site [www.imprensanacional.gov.ao](http://www.imprensanacional.gov.ao), onde poderá online ter acesso, entre outras informações, aos sumários dos conteúdos dos *Diários da República* nas três séries.

Havendo a necessidade de se evitarem os inconvenientes que resultam para os nossos serviços do facto de as assinaturas para o *Diário da República* não serem feitas com a devida antecedência;

Para que não haja interrupção no fornecimento do *Diário da República* aos estimados clientes, temos a honra de informá-los de que, até 15 de Dezembro de 2021, estarão abertas as assinaturas para o ano 2022, pelo que deverão providenciar a regularização dos seus pagamentos junto dos nossos serviços.

1. Informamos que, na tabela de preços a cobrar pelas assinaturas para o fornecimento do *Diário da República* para o ano de 2022, passam a ser cobrados os preços abaixo acrescidos do Imposto sobre o Valor Acrescentado do (IVA) em vigor:

a) *Diário da República* Impresso:

As 3 Séries.....	Kz: 1 675 106,04
1.ª Série.....	Kz: 989.156,67
2.ª Série.....	Kz: 517.892,39
3.ª Série.....	Kz: 411.003,68

b) *Diário da República* Gravado em CD:

As 3 Séries.....	Kz: 1 350 891,96
1.ª Série.....	Kz: 797.706,99
2.ª Série.....	Kz: 417.655,15
3.ª Série.....	Kz: 331.454,58

2. As assinaturas serão feitas apenas em regime anual.

3. Aos preços mencionados no n.º 1 acrescer-se-á um valor adicional para portes de correio por via normal das três séries, para todo o ano, no valor de Kz: 218.983,00, que poderá sofrer eventuais alterações em função da flutuação das taxas a praticar pela Empresa Nacional de Correios de Angola - E.P. no ano de 2022.

4. Os clientes que optarem pela recepção dos *Diários da República* através do correio deverão indicar o seu endereço completo, incluindo a Caixa Postal, a fim de se evitarem atrasos na sua entrega, devolução ou extravio.

5. Os clientes que optarem pela recepção dos *Diários da República* da 3.ª Série através do correio electrónico deverão indicar o endereço de correio electrónico, a fim de se processar o envio.

*Observações:*

- Estes preços poderão ser alterados caso se registem desvalorização da moeda nacional, ou outros factores que afectem consideravelmente a nossa estrutura de custos;
- As assinaturas que forem feitas depois de 15 de Dezembro de 2021 sofrerão um acréscimo aos preços em vigor de uma taxa correspondente a 15%.

## SUMÁRIO

### Assembleia Nacional

**Lei n.º 31/21:**

Que altera a Lei n.º 14/19, de 23 de Maio — Lei da Aviação Civil. — Revoga as alíneas h), n), ii), rr) e zz) do n.º 3 do artigo 7.º e os n.ºs 4 e 6 do artigo 13.º, adita os artigos 9.º-A, 16.º-A, 16.º-B, 67.º-A, 84.º-A, 109.º-A e 162.º-A, e republica a referida Lei.

**Resolução n.º 73/21:**

Aprova a substituição definitiva do Deputado eleito José Carlos Ilenga por Manuel Muteba Muxito.

**Rectificação n.º 15/21:**

Rectifica a Resolução n.º 66/21, de 2 de Setembro, que aprova a substituição de Manuel Bessa Rodrigues, membro da Comissão Municipal Eleitoral de Viana, por Aldair Adão Pedro.

---

## ASSEMBLEIA NACIONAL

### Lei n.º 31/21 de 20 de Dezembro

A evolução da aviação civil nas suas mais variadas vertentes obriga a que se proceda à revisão da Lei n.º 14/19, de 23 de Maio — Lei da Aviação Civil, com o objectivo fundamental de adequá-la à realidade moderna e à dinâmica sociopolítica nacional e internacional.

Há necessidade de corrigir o lapso constante do preâmbulo da Lei n.º 14/19, de 23 de Maio, referente ao Doc 9734 da Organização da Aviação Civil Internacional — OACI que identifica o estabelecimento e gestão de supervisão do sistema de segurança do Estado.

O Estado Angolano se obriga a cumprir com todas as suas responsabilidades decorrentes dos acordos internacionais sobre aviação civil aos quais está vinculado.

Tendo constatado algumas omissões e imprecisões face ao novo paradigma aprovado pela Lei da Aviação Civil, nomeadamente o conceito de certificado de aeródromo, a entidade responsável pela aprovação dos programas de segurança, a determinação do ente responsável pela Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação, entre outros;

A Assembleia Nacional aprova, por mandato do povo, nos termos das disposições combinadas do n.º 2 do artigo 165.º e da alínea d) do n.º 2 do artigo 166.º, ambos da Constituição da República de Angola, a seguinte:

### LEI QUE ALTERA A LEI N.º 14/19, DE 23 DE MAIO — LEI DA AVIAÇÃO CIVIL

#### ARTIGO 1.º (Alteração)

São alterados os artigos 1.º, 3.º, 5.º, 7.º, 8.º, 10.º, 11.º, 12.º, 13.º, 16.º, 19.º, 23.º, 42.º, 49.º, 51.º, 55.º, 57.º, 61.º, 64.º, 76.º, 77.º, 78.º, 82.º, 83.º, 102.º, 103.º, 104.º, 105.º, 107.º, 108.º, 110.º, 111.º, 112.º, 154.º, 155.º, 156.º, 158.º, 159.º, 162.º, 164.º e 165.º, todos da Lei n.º 14/19, de 23 de Maio, que passam a ter a seguinte redacção:

#### «ARTIGO 1.º (Objecto)

A presente Lei estabelece os princípios e regras a observar nos serviços de transportes, nos serviços de navegação aérea, nos serviços auxiliares, nas infra-estruturas aeronáuticas, na certificação de aeródromos, equipamentos e pessoal aeronáutico, bem como a organização e o exercício dos poderes da autoridade aeronáutica, no domínio da aviação civil.»

#### «ARTIGO 3.º (Soberania sobre o espaço aéreo)

1. O Estado Angolano exerce soberania completa e exclusiva sobre o espaço aéreo que se encontra sob sua jurisdição nacional.

2. [...];
3. [...].

#### ARTIGO 5.º (Jurisdição nacional)

1. [...];
2. [...];
3. [...];
4. Todo o piloto ao comando de aeronave que sobrevoa o território angolano deve cumprir as leis e regulamentos que regem a navegação aérea em Angola.

#### ARTIGO 7.º (Definições)

1. Para efeitos da presente Lei, entende-se por:

- a) «Acidente Aéreo» — qualquer evento relacionado com a operação de uma aeronave tripulada, que ocorre entre o momento em que uma pessoa embarca na mesma, com a intenção de realizar voo e o momento em que todas as pessoas tenham desembarcado, ou no caso de uma aeronave não tripulada, quando a aeronave está pronta para se movimentar com a finalidade de fazer voo e quando ela para ao final do voo, e seu principal sistema de propulsão é desligado, durante o qual:
  - i. Qualquer pessoa que sofrer ferimentos fatais ou graves como resultado de:
    1. Estar na aeronave;
    2. Por contacto directo com qualquer parte da aeronave, incluindo peças que se soltaram da aeronave;
    3. Exposição directa ao jato de um reator, excepto quando os ferimentos sejam de causas naturais, tenham sido causados por uma pessoa a si mesmo ou tenham sido causados por outras pessoas ou sejam ferimentos causados por passageiros clandestinos escondidos fora das áreas normalmente destinadas a passageiros e tripulantes;
  - ii. A aeronave sofra dano estrutural ou quebra que:
    - Afecte a sua resistência estrutural, desempenho ou características de voo e que normalmente requeira grande reparo ou substituição do componente afectado, excepto para falha ou dano do motor, quando o dano é limitado a um único motor (incluindo seu capô ou acessórios), hélices, pontas das asas, antenas, sondas, lâminas,

- pneus, freios, rodas, carenagens, painéis, portas de trem de pouso, pára-brisa, estrutura externa da aeronave (como pequenos amassados ou perfurações) ou danos menores às pás do rotor principal, pás do rotor do balanceador, trem de pouso e aqueles resultantes de granizo ou colisões com pássaros (incluindo furos no radome); ou
- iii. A aeronave esteja desaparecida ou fique totalmente inacessível.
- b) «*Actos de Interferência Ilícita*» — actos ou tentativas com a intenção de comprometer a segurança da aviação civil incluindo, entre outros, o seguinte:
1. Apreensão ilegal de aeronaves;
  2. Destruição de uma aeronave em serviço;
  3. Tomada de reféns a bordo de aeronaves ou aeródromos;
  4. Intrusão pela força a bordo de uma aeronave, num aeroporto ou recinto de uma instalação aeronáutica;
  5. Introdução a bordo de uma aeronave ou aeroporto de armas ou dispositivos (ou substâncias) perigosos para fins criminosos;
  6. Uso de uma aeronave em serviço com a finalidade de causar morte, lesões corporais graves ou danos graves à propriedade ou ao meio ambiente;
  7. Comunicação de informações falsas que comprometam a segurança de uma aeronave em voo, em terra, ou a segurança de passageiros, tripulantes, pessoal de terra e o público num aeroporto ou nos recintos de uma instalação de aviação civil.
- c) [...];
- d) [...];
- e) «*Aeronave Civil*» — qualquer aeronave registada em qualquer país, à excepção de aeronaves do Estado;
- f) [...];
- g) [...];
- h) (revogado);
- h1) «*Aeronave Não Tripulada*» — da sigla inglesa *Unmanned Aircraft*, aeronave projectada para operar sem piloto a bordo e inclui balões não tripulados, pipas (kites), aeromodelos controlados por linha, aeromodelos de voo livre e aeronaves pilotadas remotamente;
- i) [...];
- j) [...];
- k) [...];
- l) [...];
- m) «*Autoridade Nacional da Aviação Civil*» — abreviadamente designada por «ANAC», Autoridade Aeronáutica ou Autoridade da Aviação Civil é a entidade competente em matéria de regulação e controlo da aviação civil da República de Angola;
- n) (revogado);
- o) [...];
- p) «*Causas*» — acções, omissões, eventos, condições ou a sua combinação que concorrem para um acidente ou incidente;
- p1) «*Certificado de Aeródromo*» — certificado emitido pela Autoridade Nacional da Aviação Civil de acordo com a legislação aplicável para a operação de um aeródromo;
- q) [...];
- r) [...];
- r1) «*Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação*» — é uma entidade diferente da Autoridade Nacional da Aviação Civil, encarregada da investigação de acidentes e incidentes de aviação civil;
- s) [...];
- t) [...];
- u) «*Factores Contribuintes*» — acções, omissões, eventos, condições, ou uma combinação das mesmas, que, se eliminadas, evitadas ou ausentes, teriam reduzido a probabilidade de ocorrência do acidente, ou atenuadas a gravidade das consequências do acidente ou incidente. A identificação dos factores contribuintes não implica a imputação de culpa ou a apuração de responsabilidade administrativa, civil ou criminal;
- v) [...];
- w) «*Hélice*» — dispositivo para impulsionar uma aeronave, formado por pás montados no veio de transmissão do grupo motopropulsor e que, ao girar, produz, pela sua acção no ar circundante, impulso aproximadamente perpendicular ao seu plano de rotação, inclui rotores principais, auxiliares, ou chapas rotativas do grupo motopropulsores.
- x) «*Heliporto*» — um aeródromo ou área definida numa estrutura destinada a ser utilizada na totalidade ou em parte para aterragem, descolagem e movimento à superfície dos helicópteros;
- y) [...];
- z) [...];
- aa) [...];
- bb) «*Instalação de Navegação Aérea*» — qualquer instalação usada, disponível ou destinada para o auxílio à navegação aérea, incluindo aeroportos,

- áreas de aterragem, luzes, qualquer aparelho ou equipamento para disseminar informações meteorológicas, para sinalização, localização de rádio direccional ou rádio ou outra comunicação electromagnética, e qualquer outra estrutura ou mecanismo com finalidade similar para dirigir ou controlar o voo no ar ou na aterragem e descolagem de aeronave;
- cc) [...];
- dd) [...];
- ee) «*Membro da Tripulação*» — a pessoa designada por um operador para desempenhar funções numa aeronave durante um período de serviço de voo. Os membros da tripulação devem incluir aqueles que são designados pelo operador da aeronave para desempenhar suas funções durante o voo;
- ff) «*Mercadorias Perigosas*» — artigos ou substâncias passíveis de apresentar risco significativo para a saúde, segurança operacional, bens ou meio ambiente quando transportados por via aérea e que estão listados na lista de verificação de mercadorias perigosas contida nos Instrutivos da Organização da Aviação Civil Internacional ou que são classificados de acordo com esses instrutivos.
- gg) [...];
- hh) [...];
- ii) (Revogado);
- jj) [...];
- kk) [...];
- ll) [...];
- mm) [...];
- nn) [...];
- oo) [...];
- pp) «*Programa Nacional de Segurança Operacional da Aviação Civil/ PNSOAC*» da sigla inglesa *State Safety Programme* — um conjunto integrado de actos normativos e de actividades que visam gerir a segurança operacional da aviação civil num Estado;
- qq) «*Recomendação de Segurança Operacional Aérea*» — a proposta da entidade responsável pela investigação de acidentes aéreos baseada em informações derivadas de uma investigação, feita com a intenção de prevenção de acidentes e incidentes, que não tenha propósito de formulação de presunção de culpa ou responsabilidade por um acidente ou incidente;
- rr) (revogado);
- ss) [...];
- tt) [...]

- uu) [...];
- vv) «*Sistemas de Aeronaves Não Tripuladas*», da sigla inglesa *UAS* — é uma aeronave e seus componentes associados que são operados sem piloto a bordo;
- ww) «*Sistema de Aeronaves Remotamente Pilotadas*», da sigla inglesa *RPAs*, — uma aeronave pilotada remotamente, a estação de piloto remoto associada, os elos de comando e controlo necessários e quaisquer outros componentes, conforme especificado no projecto de tipo;
- xx) [...];
- yy) [...];
- zz) (revogado)
2. [...].

## CAPÍTULO II Organização Administrativa

### ARTIGO 8.º (Autoridade do Estado)

1. O Estado Angolano é responsável pela promoção do desenvolvimento aeronáutico, coordenação, supervisão, regulação, fiscalização e controlo de todas as actividades relacionadas com a aviação civil no espaço aéreo nacional e internacional sob jurisdição angolana, incluindo a investigação de acidentes ou incidentes de aviação.

2. O Estado Angolano é igualmente responsável pelas aeronaves civis, pela prestação de serviços de tráfego aéreo e apoio à navegação aérea.

3. O Estado Angolano exerce as competências previstas na presente Lei por intermédio da Autoridade Nacional da Aviação Civil e das suas dependências, como entidade reguladora, que mantém o controlo técnico-operacional e comercial da actividade aeronáutica nacional, e da Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação como entidade responsável da investigação de acidentes e incidentes de aviação.

### ARTIGO 10.º (Competência Genérica da Autoridade Nacional da Aviação Civil)

1. Compete à Autoridade Nacional de Aviação Civil propor ao Executivo as respectivas políticas e executar as tarefas de regulação, regulamentação, supervisão, coordenação, fiscalização e controlo das actividades da aviação civil e das entidades civis do ramo, incluindo as entidades que se ocupam do desporto aeronáutico e para-aeronáutico, de acordo com o disposto na presente Lei, respectivos regulamentos e normativos técnicos que devem estar alinhados com as normas em vigor da Organização da Aviação Civil Internacional, abreviadamente OACI, da qual Angola é Parte.

2. [...].

ARTIGO 11.º  
(Competências específicas da Autoridade Nacional  
da Aviação Civil)

São competências da Autoridade Nacional da Aviação Civil:

- a) Propor ao Executivo a política aérea nacional e proceder à sua execução, bem como subscrever acordos em matéria aeronáutica, de índole técnica ou comercial, em concertação com o Executivo;
- b) Incentivar o desenvolvimento da aviação comercial e apoiar o estabelecimento e operação de clubes de voo, centros de treinamento e formação de pilotos civis, escolas de pilotos civis, clubes de aerodelismo e, em geral, as actividades de instituições que tenham o propósito de contribuir para o desenvolvimento aéreo civil e controlar a sua operação e desenvolvimento;
- c) Emitir e emendar normas técnicas, ordens, regulamentos internos e disposições complementares da aviação civil para garantir a segurança operacional e dos actos contra a interferência ilícita, serviços de navegação aérea e aeródromos de acordo com a presente Lei, a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, seus Anexos, e outros regulamentos aplicáveis, bem como revogar os instrumentos legais aprovados;
- d) Emitir regulamentos que estabeleçam um programa de controlo sobre o uso de substâncias viciantes, como drogas e/ou álcool, exigindo que as transportadoras aéreas e os operadores aeroportuários realizem testes de pré-embarque, durante o trabalho e após um acidente de pessoas que desempenham funções sensíveis de segurança operacional, como membros da tripulação, mecânicos, pessoal de segurança do aeroporto e outras pessoas que considere necessárias;
- e) Adotar medidas preventivas em benefício da segurança operacional, sem prejuízo da respectiva acção judicial;
- f) Ordenar ao operador ou piloto de uma aeronave que não a opere e tomar as medidas necessárias para deter a referida aeronave ou piloto nas seguintes condições:
  - i. Quando a aeronave não esteja em condições de aeronavegabilidade;
  - ii. Quando o piloto não estiver fisicamente ou mentalmente qualificado ou treinado para o voo;
  - iii. Quando a operação cause perigo iminente para pessoas ou propriedades no solo.
- g) Inspeccionar qualquer aeronave civil, motor de aeronave, hélice, instrumento, operador aéreo, escola ou organização de manutenção aprovada, ou qualquer piloto civil que possua uma licença emitida ao abrigo da presente Lei;
- h) Regulamentar a utilização do espaço de aeronavegabilidade nos termos, condições e limitações necessários para garantir a segurança operacional e a utilização eficiente do referido espaço aéreo;
- i) Emitir, revogar e alterar regulamentos para o transporte seguro de mercadorias perigosas por via aérea e verificar o seu cumprimento e, no caso de transportadoras estrangeiras, verificar se é realizado de acordo com a Convenção sobre Aviação Civil Internacional e seus Anexos;
- j) Cumprir as responsabilidades de certificação e fiscalização, validar as acções da autoridade de aviação civil de outro Estado, ao invés de tomar suas próprias medidas, com as seguintes restrições:
  - i. Para acções sobre licenças de pessoal aeronáutico ou certificados de aeronavegabilidade, o outro Estado deve ser signatário da Convenção sobre Aviação Civil Internacional e cumprir com as suas obrigações nos termos da referida convenção, no que diz respeito à emissão e validade de tais certificados;
  - ii. Para as acções aplicáveis aos operadores aéreos, a Autoridade Nacional da Aviação Civil deve assegurar que, quando a validação se basear nas acções de outra autoridade da aviação civil, não haja informação que indique que esse Estado não cumpre com as suas obrigações ao abrigo da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, no que diz respeito à certificação e validação contínua dos seus operadores aéreos;
- k) Autorizar o acesso às aeronaves civis, sem restrições, dentro de Angola, com a finalidade de verificar se as referidas aeronaves estão em condições de aeronavegabilidade e são operadas de acordo com os regulamentos emitidos ao abrigo da presente Lei e nos Anexos aplicáveis da Convenção da Aviação Civil Internacional (aeronaves estrangeiras);
- l) Emitir, revogar, modificar, suspender parcial ou totalmente qualquer certificado, certificado de aeronavegabilidade, licença de pessoal aeronáutico, transportadora ou certificado de operador aéreo, ou certificado de qualquer aeroporto, aeródromo, escola ou organização de manutenção aprovada, emitido nos termos da presente Lei, se em resultado de qualquer fiscalização ou em resultado de qualquer outra investigação

- realizada pela Autoridade Nacional da Aviação Civil, for determinado que a segurança operacional e o interesse público o exigem;
- m)* Preparar os acordos de cooperação em matéria de segurança operacional e segurança contra actos de interferência ilícita com outras autoridades da aviação civil dos Estados signatários da Convenção sobre Aviação Civil Internacional;
- n)* Registrar aeronaves e manter os respectivos registos da aeronave e do pessoal aeronáutico nacional;
- o)* Emitir licenças de pessoal aeronáutico, especificando a capacidade em que seus titulares são autorizados a servir como pessoal aeronáutico, depois de verificar que tal pessoa possui as qualificações adequadas e foi determinado que eles são fisicamente capazes de desempenhar as tarefas e privilégios que permite a licença de pessoal aeronáutico;
- p)* Determinar a emissão de um certificado ou licença para o pessoal aeronáutico por um Estado estrangeiro que seja membro da Organização da Aviação Civil Internacional como prova satisfatória, no todo ou em parte, de que o pessoal aeronáutico possui as qualificações e capacidade física para realizar as tarefas relevantes para a função para a qual a licença de pessoal aeronáutico é solicitada;
- q)* Emitir ou validar um certificado de tipo para uma aeronave, motor de aeronave, hélice ou dispositivo, quando a Autoridade Nacional da Aviação Civil considerar que eles foram adequadamente projectados e fabricados, funcionam e cumprem os regulamentos e padrões mínimos de segurança operacional;
- r)* Emitir ou validar um certificado de tipo designado como um certificado de tipo suplementar para uma modificação no projecto de uma aeronave, motor de aeronave, hélice ou dispositivo;
- s)* Emitir um certificado de aeronavegabilidade a uma aeronave registada em Angola, se for verificado que a aeronave está em conformidade com o certificado de tipo adequado e, após uma inspecção e/ou teste, se verificar que a aeronave está em condições para uma operação segura;
- t)* Emitir certificados de operador aéreo e estabelecer os padrões mínimos de segurança operacional para esse operador;
- u)* Emitir certidões a escolas civis ou centros de formação e a estabelecimentos de manutenção ou oficinas de reparação, verificando que cumprem com as normas do regulamento técnico;
- v)* Emitir normas de construção de aeroportos que contenham elementos para a segurança operacional;
- w)* Certificar ou cadastrar aeroportos, heliportos e aeródromos públicos, privados ou concessionados, onde se realizem operações regulares e não regulares de operador aéreo nacional ou estrangeiro, e estabelecer padrões mínimos de segurança operacional;
- x)* Classificar aeroportos, heliportos e aeródromos civis por categorias, incluindo todos os seus serviços de acordo com o plano de desenvolvimento aeronáutico, comercial e privado;
- y)* Estabelecer, desenvolver e implementar regulamentos, práticas e procedimentos para proteger a aviação civil contra actos de interferência ilícita, levando em consideração a segurança, regularidade e eficiência dos voos;
- z)* Estabelecer e implementar procedimentos de protecção e manuseio adequado para as informações de segurança compartilhadas por outros Estados Contratantes ou informações de segurança que afectem os interesses de segurança de outros Estados Contratantes, a fim de garantir que o uso ou a divulgação inadequada dessas informações sejam evitados;
- aa)* Aprovar, modificar, cancelar ou suspender os desvios e isenções aos regulamentos de segurança aérea de Angola;
- bb)* Compete à Autoridade Nacional da Aviação Civil a coordenação de todos os assuntos relacionados com a Organização Internacional da Aviação Civil;
- cc)* Elaborar e aprovar regulamentação específica sobre matérias da concorrência, seguros, saúde e acidentes no ramo da aviação civil;
- dd)* Declarar a perda ou o abandono de aeronaves, de acordo com o previsto na presente Lei;
- ee)* Certificar as empresas de transporte aéreo, os aeródromos, bem como o equipamento destinado à aviação civil;
- ff)* Outorgar, modificar, suspender ou revogar as licenças, certificados ou autorizações para o exercício dos serviços aéreos, de infra-estrutura de navegação aérea, operação de aeródromos e serviços;
- gg)* Adquirir, estabelecer, administrar, operar e conservar os serviços públicos de controlo e apoio à navegação aérea;
- hh)* Cooperar com as instituições aeronáuticas não militares;

- ii) Licenciar e controlar a utilização de sistemas de aeronaves não tripuladas, acautelando o seu uso indevido, sobretudo em zonas que possam colocar em risco a navegação aérea;
- jj) Emitir parecer vinculativo sobre a instalação de edifícios, linhas eléctricas, antenas e outros obstáculos nas proximidades de aeroportos e equipamentos de auxílio à navegação aérea;
- kk) Actualizar os mapas aeronáuticos;
- ll) Estabelecer as normas de segurança relativas aos objectivos que, sem serem aeronaves segundo as definições da presente Lei, se movimentem ou se sustentem temporariamente no ar, tais como globos, pára-quedas, pára-pentes, asas delta, ultraleves ou qualquer outro análogo utilizado em actividades de voo livre;
- mm) Estabelecer as normas técnicas sobre a segurança e as operações dos serviços de navegação aérea, transporte aéreo, aeródromos e segurança contra actos de interferência ilícita, bem como quaisquer outras que se afigurem necessárias para o cumprimento das suas funções, de acordo com a presente Lei, os regulamentos e os padrões ou normas internacionais;
- nn) Compete à Autoridade Nacional da Aviação Civil o interacção com outras entidades do Estado Angolano, incluindo Departamentos Ministeriais, para a abordagem e tomada de decisão de questões relacionada com a segurança da aviação civil e a facilitação do transporte aéreo;
- oo) Emitir avisos de deficiências e/ou recomendações, conforme apropriado e adoptar as medidas necessárias para superar as emergências que comprometam a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita;
- pp) Elaborar e publicar os regulamentos que visam garantir a criação de condições para atender as pessoas com mobilidade reduzida na aviação civil.

## ARTIGO 12.º

**(Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação)**

1. A Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação é uma instituição especializada em investigar acidentes e incidentes de aviação, com personalidade jurídica, autonomia administrativa, financeira e patrimonial, e é criada pelo Presidente da República.

2. A Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação tem autoridade e competência em todo o território da República de Angola e actua independentemente da Autoridade Nacional da Aviação Civil e de qualquer outra auto-

ridade ou entidade cuja função ou interesses possam conflitar com a sua missão, seus objectivos e suas competências.

3. A Entidade de Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação possui independência de actuação e acesso irrestrito para, em nome do Estado Angolano, conduzir a investigação de todos os acidentes ocorridos em território angolano, envolvendo aeronaves civis de registo aeronáutico angolano e estrangeiro.

4. A Entidade de Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação ou seu representante legal têm direito, sem restrições, ao acesso e controlo do local de ocorrência, dos destroços e de todo o material e evidências relevantes, incluindo gravadores de voo e registos dos Serviços de Tráfego Aéreo.

## ARTIGO 13.º

**(Competências da Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação)**

1. Compete à Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação:

- a) [...];
- b) Investigar os acidentes e incidentes com aeronaves civis ocorridos em território angolano; levantando os factos e, circunstâncias, a fim de determinar suas causas ou causas prováveis, identificar problemas e deficiências de segurança e fazer recomendações para eliminar ou reduzir a sua repetição;
  - i. Proteger e não divulgar, a partir do momento da ocorrência de um acidente ou incidente até a publicação do Relatório Final, salvo nos casos previstos no Anexo 13 à Convenção da Aviação Civil Internacional, as análises efectuadas e as opiniões expressas sobre a informação, incluindo a contida nos registos dos gravadores de voo, e o conteúdo do rascunho de relatório final da investigação de um acidente ou incidente.
- c) O exercício dos seguintes direitos e deveres:
  - i. Acesso irrestrito ao local do acidente ou incidente, à aeronave, ao seu conteúdo ou restos mortais para efectuar verificações, anotações e análises;
  - ii. Acesso imediato e irrestrito ao conteúdo dos gravadores de voo ou a qualquer outro registo ou gravação directamente relacionado com o evento sob investigação;
  - iii. Adopção das medidas necessárias à preservação dos destroços, da forma e na posição em que forem encontrados, e restos mortais dos acidentes investigados e em coordenação com as autoridades militares, policiais, aduaneiras ou políticas do local do acidente;

- iv) Ser informado dos resultados das avaliações médicas e psicológicas efectuadas aos ocupantes da aeronave e outras pessoas afectadas, bem como de todos os tipos de exames e de colheita de amostras nos corpos das vítimas e das pessoas envolvidas na operação da aeronave;
  - v) Solicitar a realização de testes de presença de álcool, drogas ou outra substância à tripulação da aeronave ou a qualquer outra pessoa envolvida na operação da aeronave ou no evento sob investigação;
  - vi) Acesso e direito de colectar quaisquer informações relevantes para a investigação que estejam em posse do proprietário, do operador, do projectista e do fabricante da aeronave ou de seus sistemas operacionais, das autoridades aeronáuticas, dos responsáveis pelos aeroportos e aeródromos, serviços de navegação aérea e testemunhas;
  - vii) Recolher de qualquer fonte as informações necessárias ao desenvolvimento da investigação, sobre infra-estrutura, pessoal, material, operadores, serviços e procedimentos aeronáuticos;
  - viii) Outros que se enquadrem nas disposições legais e regulamentares de Angola, bem como nas normas e práticas recomendadas da OACI.
- d) [...];
  - e) [...];
  - f) [...];
  - g) [...];
  - h) [...];
  - i) [...];
  - j) [...];
  - k) A Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação publica o Relatório Final logo que possível, com o objectivo de prevenir acidentes e incidentes, ou no prazo de doze meses a contar da data da ocorrência, de acordo com as disposições do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, salvo justo impedimento;
  - l) [...];
  - m) [...];
  - n) [...];
  - o) [...];
  - p) [...];
  - q) [...];
  - r) [...];
  - s) Divulgar relatórios anuais sobre o andamento da investigação, indicando seus pormenores e eventuais problemas de segurança encontrados, até a publicação do relatório final;
  - t) Não divulgar ao público os nomes das pessoas envolvidas no acidente ou incidente;
  - u) Participar em actividades nacionais e internacionais relacionadas com a investigação e prevenção de acidentes aéreos;
  - v) Em caso de acidentes de grande magnitude ou que devido às suas características e repercussões nacionais ou internacionais, interagir em coordenação com o Órgão responsável pelas Relações Exteriores com os Estados vinculados ao acidente ou com outros Estados com algum interesse no sentido de conseguir a devida assistência técnica necessária para proceder, em tempo oportuno, a localização da aeronave e dos restos mortais dos ocupantes, e a recuperação das evidências e de outros elementos necessários ao processo de investigação;
  - w) Participar na investigação de acidentes ou incidentes envolvendo aeronaves registadas em Angola ou operados por operadores angolanos com matrícula estrangeira, que ocorram em território de outro país de acordo com o disposto no Anexo 13, ou qualquer outro acordo celebrado com o país em cujo território ocorreu o acidente;
  - x) Conduzir o respectivo processo de investigação em caso de acidente ou incidente, com o auxílio de entidades nacionais e de outros Estados com peritos qualificados para o efeito;
  - y) Solicitar a assistência de entidades nacionais e de outros Estados directamente ou por meio de entidades estatais ou privadas no caso de processos de investigação de acidentes de grande porte;
  - z) Emitir recomendações de segurança dirigidas à Autoridade Nacional de Aviação Civil e outras entidades governamentais, bem como entidades privadas de qualquer tipo e monitorizar e avaliar o seu cumprimento.
2. [...].
3. Todos os processos de investigação conduzidos pela Entidade de Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação são direccionados a prestar o esclarecimento das causas dos mesmos e utilizados exclusivamente para fins de prevenção de futuras ocorrências similares de acidentes, não tendo nunca o objectivo de atribuição de culpa ou responsabilidade.
4. (revogado).
5. Em caso de acidente ocorrido no território da República de Angola, cabem ao operador e à Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação civil, entre outras, as seguintes obrigações:
- a) Quando a Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação exigir ensaios, exames, análises ou quaisquer outros trabalhos especializados em simuladores, *workshops* ou laboratórios



especializados, no País ou no estrangeiro, o operador tem a obrigação de arcar com os custos decorrentes do envio e da realização dos referidos exames ou testes;

- b) A Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação civil é suportada exclusivamente pelo Orçamento Geral do Estado e deve custear as despesas administrativas e logísticas de que a investigação exija, nos termos da regulamentação aplicável em vigor.

6. (revogado).

7. A investigação de acidente ou incidente que envolva exclusivamente aeronaves militares, policiais ou aduaneiras, ocorrido em qualquer parte do território nacional, é da responsabilidade dessas instituições, podendo, caso seja solicitado, a entidade de investigação de acidentes de aviação prestar apoio ou mesmo conduzir o processo todo ou parte da investigação.

8. A Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação tem a mesma responsabilidade em caso de acidentes ou incidentes ocorridos em território nacional, em que estejam conjuntamente implicados civis, militares, polícias nacionais ou aeronaves aduaneiras, para o que também deve assinar acordos operacionais.

9. Os acidentes e incidentes com aeronaves com matrícula ou operador angolano que ocorram em território ou águas jurisdicionais estrangeiras ou em águas internacionais são sujeitos à investigação técnica prevista nos acordos internacionais sobre a matéria.

10. A investigação de acidente ou incidente com aeronave civil, ocorrido em área militar, policial ou aduaneira é da responsabilidade da Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação, em coordenação com as respectivas autoridades militares, policiais ou das alfândegas, com base nos acordos operacionais celebrados entre a Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação e as referidas autoridades.

11. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve adoptar medidas correctivas, com base nas recomendações de segurança operacional emitidas na sequência das investigações de acidentes e incidentes efectuadas pela Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação.

12. Os destinatários de qualquer recomendação de segurança da Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação tem a mesma obrigação. Os destinatários das recomendações de segurança emitidas pela Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação Civil devem notificar esta Autoridade sobre a adopção das medidas correctivas implementadas, nos prazos estabelecidos nos Regulamentos de Segurança Aérea de Angola e Normas Técnicas.

13. Compete à Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação verificar este cumprimento, independentemente do que venham a efectuar os órgãos de controlo e fiscalização da Autoridade Nacional da Aviação Civil.

14. As conclusões sobre as causas ou prováveis causas dos acidentes ou incidentes aéreos a que a Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação chegar devem ser tomadas sem qualquer tipo de interferência ou intervenção de qualquer autoridade do Estado de Angola, bem como qualquer outra entidade pública ou privada nacional ou estrangeira.

15. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve emitir os regulamentos que a Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação Civil requeiram para o desempenho das suas funções, referentes à notificação de acidentes, incidentes graves, incidentes e riscos operacionais em que estão envolvidos aeronaves civis e todos os elementos que constituem o sistema aeronáutico nacional.

16. A Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação, a seu pedido e em coordenação com as entidades no âmbito dos mecanismos de cooperação, pode contar com o apoio e a colaboração de outras entidades julgadas necessárias para a contribuição nos processos de investigação.

17. Sempre que se afigurar necessário, a Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação pode recorrer ao concurso de outros Estados ou entidades e de peritos técnicos credenciados para a condução de processos de investigação.

#### ARTIGO 16.º (Condições de proibição e restrição)

No interesse da soberania nacional, segurança pública e segurança operacional e segurança contra actos de interferência ilícita, a Autoridade Nacional da Aviação Civil pode proibir ou restringir, temporária ou permanentemente, o tráfego aéreo sobre determinadas áreas do território nacional, com efeito imediato, sem a responsabilidade por danos ou perdas decorrentes da execução desta medida.

#### SECÇÃO II Entrada, Sobrevoos e Saída de Aeronaves Estrangeiras

#### ARTIGO 19.º (Regime Geral)

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 16.º, a entrada, sobrevoos e saída de aeronaves estrangeiras do território nacional e das áreas jurisdicionais rege-se pela presente Lei, tratados ou acordos internacionais a que Angola e os Estados de registo dessas aeronaves estejam vinculados e os Regulamentos de Segurança Aérea de Angola.

2. [...].

**ARTIGO 23.º**

**(Obrigação de aterragem em território nacional)**

1. [...].

2. O Estado Angolano, nos termos do artigo 3.º Bis, do Protocolo relativo a uma emenda à Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional, reserva-se o direito de fazer uso de medidas coercivas adequadas para fazer cumprir o estabelecido no número anterior.

3. O Estado Angolano tem o direito de exigir a aterragem, num aeroporto designado, de uma aeronave civil que sobrevoe, sem autorização, o seu território ou se tiver motivos razoáveis para concluir que a aeronave está a ser utilizada para fins incompatíveis com os objectivos da Convenção, podendo, igualmente, dar a essa aeronave quaisquer outras instruções necessárias para pôr termo a tais violações, e recorrer a todos os meios adequados compatíveis com os regras pertinentes do direito internacional abstendo-se em caso de intercessão do recurso a armas de fogo e de colocar em perigo a vida e a segurança dos ocupantes da aeronave.

4. Toda a aeronave civil deverá acatar uma ordem dada em conformidade com o artigo 3.º Bis do Protocolo relativo a uma emenda à Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional, e o Estado Angolano tomará as medidas necessárias nos termos dos Regulamentos de Segurança Aérea de Angola (RSAA), para obrigar ao cumprimento de tal ordem a qualquer aeronave civil matriculada em Angola ou utilizada por um operador que tenha a sede da sua actividade ou a sua residência permanente em Angola.

5. O Estado Angolano adopta as medidas adequadas à proibição do uso deliberado de aeronaves civis registadas em Angola ou utilizadas por um operador que tenha a sua sede principal ou a sua residência permanente em Angola para fins incompatíveis com os preceitos internacionalmente exigíveis.

6. O Estado Angolano por via da Autoridade Nacional da Aviação Civil adopta medidas legais e sanções severas que são remetidas às autoridades judiciais e policiais.

**ARTIGO 42.º**

**(Condições)**

1. De acordo com o artigo 83.º Bis da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, a Autoridade Nacional da Aviação Civil pode transferir ou trocar, após a assinatura de um acordo bilateral, suas funções e deveres a outra autoridade aeronáutica de outro Estado, no que diz respeito a aeronaves registadas, de acordo com os artigos 12.º (Regras do Ar), 31.º (Certificados de Aeronavegabilidade) e 32.º (Licenças de Pessoal)

da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, nos termos seguintes:

- a) Pode atribuir responsabilidades indicadas quanto às funções e atribuições por si transferidas, conforme especificado no acordo bilateral, regulado pelos artigos enumerados no número anterior, para as aeronaves registadas em Angola, transferidas para o estrangeiro e aceitar responsabilidades quanto às funções e os deveres regulamentados das aeronaves registadas no estrangeiro que sejam transferidas para Angola, de acordo com o disposto na Convenção da Aviação Civil Internacional;
- b) Pode determinar, no acordo bilateral, a transferência de funções e atribuições nas condições que considere necessárias e prudentes, salvo aquelas em que a Autoridade Nacional da Aviação Civil não pode transferir responsabilidades, por aeronaves registadas em Angola, para um Estado que não cumpra as suas obrigações ao abrigo do direito internacional em matéria de vigilância da segurança da aviação civil.

**ARTIGO 49.º**

**(Requisitos para o acesso ao transporte aéreo doméstico)**

Os requisitos para o acesso e exercício da actividade de transporte aéreo doméstico são estabelecidos pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

**ARTIGO 51.º**

**(Requisitos para o acesso ao serviço aéreo internacional regular)**

1. [...].

2. [...].

3. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve estabelecer as normas e condições para o exercício de direitos de tráfego aéreo, por parte dos operadores aéreos estrangeiros, dentro dos princípios contidos nos respectivos acordos bilaterais ou multilaterais de transporte aéreo, de que Angola é parte.

4. [...].

**ARTIGO 55.º**

**(Requisitos para o acesso)**

Os requisitos para a prestação de serviços aéreos especializados são fixados por acto próprio da Autoridade Nacional da Aviação Civil.

**ARTIGO 57.º**

**(Requisitos para o acesso)**

Os requisitos para o acesso ao exercício de serviços aéreos privados são fixados por acto próprio da Autoridade Nacional da Aviação Civil.

**ARTIGO 61.º**  
**(Construção, operação e manutenção)**

1. A construção, operação e manutenção dos aeródromos civis deve obedecer aos Normativos Técnicos Aeronáuticos em vigor.

2. [...].
3. [...].
4. [...].

**ARTIGO 64.º**  
**(Tarifas de utilização)**

1. [...].
2. [...].

3. Nenhuma taxa, direito ou outros encargos que visem unicamente o privilégio de trânsito, sobre o território angolano ou de entrada e saída do mesmo, são lançadas às aeronaves de outro Estado Contratante ou sobre as pessoas, ou bens que se encontrem a bordo das mesmas.

**SUBSECÇÃO VI**  
**Serviços de Facilitação e Segurança contra Actos de Interferência Ilícita**

**ARTIGO 76.º**  
**(Sistema Nacional de Facilitação e Segurança contra Actos de Interferência Ilícita)**

1. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve instituir um Sistema Nacional de Facilitação e Segurança da Aviação Civil contra actos de interferência ilícita e definir as suas atribuições, organização e normas de funcionamento.

2. Estabelecer, implementar e manter o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil com o objectivo principal de garantir a segurança dos passageiros, tripulações, aeronaves, pessoal de operações de terra, instalações aeroportuárias e público em geral.

3. [...].
4. [...].
5. [...].

6. Compete à Autoridade Nacional da Aviação Civil a aprovação e coordenação de todos os programas e políticas de segurança da aviação civil, assim como a supervisão da sua implementação.

7. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve estabelecer e aplicar as normas e práticas recomendadas do Anexo 17 à Convenção Internacional da Aviação Civil as operações da aviação civil internacional, bem como garantir que as medidas projectadas para proteger a aviação civil contra actos de interferência ilícita sejam aplicadas às operações domésticas, com base numa avaliação de risco de segurança realizada pelas autoridades nacionais relevantes especificadas no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

8. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve estabelecer, desenvolver, implementar e manter os seguintes programas:

- a) Programa Nacional de Formação, Treino e Certificação em Segurança da Aviação Civil;

b) Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil;

c) Programa Nacional de Facilitação do Transporte Aéreo.

**SUBSECÇÃO VII**  
**Sistema de Segurança Operacional**

**ARTIGO 77.º**  
**(Programa Nacional de Segurança Operacional da Aviação Civil)**

A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve instituir um Programa Nacional de Segurança Operacional da Aviação Civil e definir as suas atribuições, organização, normas de funcionamento e as tarefas de segurança das entidades envolvidas na avaliação do risco de segurança operacional.

**ARTIGO 78.º**  
**(Natureza dos Serviços de Navegação Aérea)**

1. [...].

2. Para efeitos da presente Lei, os Serviços de Navegação Aérea correspondem:

- a) [...];
- b) Comunicações aeronáuticas, navegação aérea e vigilância;
- c) [...].

**SUBSECÇÃO III**  
**Serviços de Comunicações Aeronáuticas, Navegação Aérea e Vigilância**

**ARTIGO 82.º**  
**(Categoria de Serviços de Comunicações Aeronáuticas, Navegação e Vigilância)**

1. Os Serviços de Comunicações Aeronáuticas têm em vista garantir o fornecimento de informações úteis à conduta segura e eficiente dos voos, nas seguintes categorias:

- a) Serviço móvel aeronáutico;
- b) Serviço de radionavegação aeronáutica;
- c) Serviço de vigilância e anti-colisão e demais serviços definidos pela OACI.

2. Os Serviços de Comunicações Aeronáuticas, Navegação e Vigilância devem dotar-se de uma rede de telecomunicações aeronáuticas capaz de satisfazer as necessidades específicas da aviação civil, observando o disposto na legislação em vigor relativa aos serviços de telecomunicações aeronáuticas.

**ARTIGO 83.º**  
**(Normas dos Serviços de Telecomunicações Aeronáuticas, Navegação e Vigilância)**

As normas dos Serviços de Telecomunicações Aeronáuticas, Navegação e Vigilância, incluindo as especificações dos tipos e dos parâmetros essenciais dos equipamentos, requisitos em matérias de potência, radiofrequência, modulação, características do sinal e respectivo controlo das condições de recepção e de alinhamento, são estabelecidas em Normativos Técnicos Aeronáuticos, ouvida a Autoridade das Telecomunicações.

ARTIGO 102.º  
(Entidade competente)

1. [...].
2. [...].
3. [...].

4. Ao abrigo do n.º 1 do presente artigo, os inspectores da Autoridade Nacional da Aviação Civil têm competências para a aplicação das regras de resolução de questões de segurança operacional e contra actos de interferência ilícita, incluindo às acções imediatas previstas na presente Lei, assim como nos Regulamentos de Segurança Aérea de Angola.

ARTIGO 103.º  
(Poderes gerais de fiscalização)

No uso dos poderes de fiscalização, compete à Autoridade Nacional de Aviação Civil, designadamente:

- a) [...];
- b) [...];
- c) [...];
- d) [...];
- e) [...];
- f) [...];
- g) [...];
- h) [...];
- i) [...];
- j) [...];
- k) [...];

l) Impor acções correctivas, incluindo a rectificação imediata de quaisquer deficiências e/ou aplicar medidas de execução e fazer cumprir todos os requisitos de segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita.

ARTIGO 104.º  
(Direito de acesso para fiscalização)

A Autoridade Nacional da Aviação Civil e seus representantes têm livre e ininterrupto acesso com o objectivo de verificar a conformidade com a presente Lei, regulamentos de segurança aérea de Angola, e demais normas internacionais aplicáveis para inspecionar, auditar, verificar, investigar e observar:

- a) [...];
- b) [...];
- c) [...];
- d) [...];

e) Entrar e inspecionar qualquer aeronave civil portadora de registo aeronáutico angolano ou qualquer aeronave civil operando em território da República de Angola, sobre áreas sob sua jurisdição, com o objectivo de avaliar qualquer procedimento de segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita;

f) Entrar em qualquer terreno, instalação ou edifício em qualquer aeroporto do Estado para fins de actividades de controle de qualidade, ou terreno fora de um aeroporto ocupado para fins comerciais relacionado com um aeroporto ou operador de aeronave;

- g) Exigir que um operador de aeronave, aeroporto, aeródromo ou ocupante de terreno fora da infra-estrutura aeroportuária usada para fins comerciais relacionados com a actividade aeroportuária, forneça informações relevantes para qualquer auditoria, inspecção, vistoria, teste ou investigação;
- h) Obter acesso à documentação e registos de segurança operacional e contra actos de interferência ilícita relevantes;
- i) Entrevistar qualquer pessoa com o propósito de avaliar o padrão de segurança operacional ou contra actos de interferência ilícita ou a implementação de procedimentos de segurança;
- j) Levar para um aeroporto, área do lado ou qualquer área restrita de segurança, e usar qualquer equipamento necessário para realizar as suas funções, incluindo rádios, câmaras, dispositivos de gravação (áudio e vídeo) e artigos especialmente restritos ou proibidos autorizados, como réplica de armas ou dispositivos explosivos simulados.

ARTIGO 105.º  
(Plano de assistência às vítimas de acidentes de aviação civil e seus familiares)

O Estado Angolano deve estabelecer um plano de assistência às vítimas de acidentes de aviação civil e seus familiares, que é estruturado e actualizado regularmente de acordo com os diretrizes estabelecidas pela Organização Intemacional da Aviação Civil nesta matéria.

CAPÍTULO VIII

Investigação de Acidentes e Incidentes Aeronáuticos

ARTIGO 107.º  
(Obrigação de informar)

1. Em caso de acidente ou incidente de uma aeronave de nacionalidade angolana no estrangeiro ou em território nacional, os proprietários, operadores e pilotos das aeronaves são obrigados a comunicar imediatamente os acidentes e incidentes à Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação ou à autoridade pública mais próxima.

2. A mesma obrigação aplica-se a todas as pessoas que tomem conhecimento de qualquer acidente ou incidente de aviação ou da existência de destroços de uma aeronave ou de pessoas que se possam presumir serem sobreviventes de um acidente ou incidente de aviação.

3. A autoridade que tiver conhecimento da ocorrência de acidente ou incidente de aviação deve notificar imediatamente a Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação ou a Autoridade Nacional da Aviação Civil e deve tomar as medidas de socorro ou salvamento mais urgentes

das vítimas, bem como impedir o acesso de pessoas não autorizadas ao local do evento.

**ARTIGO 108.º**  
(Obrigação de vigilância)

A adopção das disposições constantes no artigo anterior implica o isolamento da área, com vista a evitar a aproximação ou intervenção de pessoas não autorizadas ao local do acidente ou dos restos de uma aeronave acidentada.

**ARTIGO 110.º**  
(Obrigação de relatar e sujeição a exame)

As pessoas singulares ou colectivas, públicas ou privadas, são obrigadas a elaborar os relatórios que lhes forem solicitados pela Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação, bem como permitir, em tempo útil, o acesso a exames da documentação, do material e evidências relevantes e dos antecedentes necessários à investigação de acidentes e incidentes aéreos.

**ARTIGO 111.º**  
(Remoção da aeronave e objectos)

1. A remoção ou retirada da aeronave que sofreu acidente ou incidente, dos elementos afectados e dos objectos que porventura tenham estado presentes para a produção do evento é realizada somente com autorização do investigador encarregado de conduzir a investigação e mediante prévia coordenação com a Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação.

2. A Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação deve coordenar a sua actuação com as autoridades judiciais, militares, policiais, sanitárias e aduaneiras, nos limites da competência de cada uma delas.

**ARTIGO 112.º**  
(Acção judicial e intervenção policial)

1. A intervenção da Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação não impede a acção dos Órgãos de Investigação Criminal, nem a intervenção policial, nos termos da legislação penal em vigor, quando as ocorrências estejam relacionadas com actos criminais.

2. Nos acidentes de aviação, as autoridades de investigação criminal e policiais competentes podem sempre intervir, em concertação com a Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação, ainda que não seja manifesto que o acidente esteja relacionado com actos criminais.

**ARTIGO 154.º**  
(Cancelamento, suspensão de licenças, autorizações e outros actos)

Implica o cancelamento ou suspensão de licença de tripulante ou quaisquer outras licenças, certificados ou autorizações, designação, delegação, aceitação, competência ou privilégios para o exercício de actividade aeronáutica, as seguintes infracções:

- a) [...];
- b) [...];

- c) [...];
- d) [...];
- e) [...];

f) A violação das obrigações descritas nos Regulamentos de Segurança Aérea de Angola para os certificados de rádio-estação de aeronave e de aeronavegabilidade.

**ARTIGO 155.º**  
(Suspensão e/ou multas)

1. É aplicada a medida de suspensão e/ou multa dos respectivos certificados, licenças, autorizações, aprovações, designação, delegação, aceitação e privilégios e demais actos, às infracções cuja responsabilidade recai sobre, operador, provedor, proprietário ou titular quando:

- a) [...];
- b) [...];
- c) [...];
- d) [...];
- e) [...];
- f) [...];
- g) [...];
- h) [...];

i) Permitir que o pessoal sob sua responsabilidade exerça funções sob influência de drogas, bebidas alcoólicas, estupefacientes ou substâncias psicoactivas;

- j) [...];
- k) [...];
- l) [...];
- m) [...];
- n) [...];
- o) [...];

p) Impedir o acesso a informações, documentos, estatísticas, instalações e equipamentos aos inspectores ou auditores da Autoridade Nacional da Aviação Civil em exercício de funções de inspecção ou supervisão;

- q) [...].

2. Implica a suspensão e/ou multa dos detentores do certificado, licenças, autorizações, aprovações, designação, delegação, aceitação e privilégios as seguintes infracções:

a) Inadequação do Sistema de Gestão de Segurança Operacional do operador/provedor de serviços;

- b) [...];

c) Resistência do operador ou provedor de serviços ou demonstração de falta de disponibilidade em tomar medidas para corrigir ou mitigar a condição que afecta a segurança operacional ou a segurança contra actos de interferência ilícita e facilitação;

- d) Inadequação da competência profissional ou qualificações para desempenhar as tarefas necessárias para cumprir as exigências críticas de segurança operacional ou a segurança contra actos de interferência ilícita e facilitação de acordo com os Regulamentos de Segurança Aérea de Angola;
- e) [...];
- f) [...];
- g) [...];
- h) [...];
- i) Utilização para fins contrários as obrigações e privilégios dos certificados, licenças, autorizações, aprovações, designação, delegação, aceitação e privilégios;
- j) [...].

3. Implica o cancelamento do certificado, licenças, autorizações, aprovações, designação, delegação, aceitação e privilégios as seguintes infracções:

- a) Incapacidade do operador/provedor de serviço ou indisponibilidade de levar a cabo uma acção correctiva, ou cometimento/repetição de violações sérias;
- b) [...];
- c) Convicção clara por parte do operador/provedor de serviço que a continuação da exploração do serviço é prejudicial para o interesse público;
- d) Utilização do serviço para fins contrários no certificado, licença, autorização, aprovações, aceitação, delegação, designação e privilégios.

4. Implica a suspensão e/ou multa aos detentores de certificado, licenças, autorizações, aprovações, designação, delegação, aceitação e privilégios aos proprietários de aeronaves como exploradores de aeronaves e empresas aéreas, concessionários, provedores de serviços, organização de treino aprovada, explorador de serviço aeroportuário, e de navegação aérea, incluindo todo o pessoal que presta serviços nos aeródromos ou desenvolve actividades conexas na aviação, as seguintes infracções:

- a) Prestar falsas declarações à autoridade aeronáutica;
- b) Não ter nem manter de forma adequada os registos requeridos pelos regulamentos aeronáuticos;
- c) Não cumprir com as acções correctivas aprovadas pela autoridade aeronáutica resultantes das inspecções ou auditorias realizadas;
- d) Não cumprir com os requisitos de notificação requeridos pelos regulamentos aeronáuticos;
- e) Permitir o acesso, trânsito e a permanência de pessoas em áreas estereis ou restritas de suas instalações ou aeronave sem o respectivo passe de acesso ou sem o ter visivelmente, em conformidade com os regulamentos em vigor;

- f) Permitir o acesso, trânsito e a permanência de pessoas em áreas estereis ou restritas de suas instalações ou aeronaves, com um passe de acesso que não corresponda às áreas nele especificadas;
- g) Permitir ao pessoal que presta serviço nas suas instalações fazer o uso abusivo ou indevido do passe de acesso ou utilizá-lo para fins diversos daqueles para os quais tenha sido atribuído;
- h) Permitir ao pessoal que presta serviço nas suas instalações utilizar o passe de acesso para fins pessoais e fora da hora do trabalho;
- i) Permitir ao pessoal que presta serviço nas suas instalações utilizar o cartão de acesso caducado;
- j) Permitir ao pessoal que presta serviço nas suas instalações utilizar o cartão de acesso com dados diversos das funções que desempenham, em consequência da mudança da área de trabalho, da mudança de empresa ou qualquer outro motivo;
- k) Receber benefícios pela prestação de serviços aeronáuticos, que não forem devidamente aprovados ou autorizados pela Autoridade Aeronáutica;
- l) Não efectuar a verificação de antecedentes criminais e policiais de portadores de cartões de acesso nos termos dos regulamentos;
- m) Operar sem possuir um programa exigido pelos regulamentos aeronáuticos e devidamente aprovado pela Autoridade Aeronáutica;
- n) Não cumprir o programa de segurança, incluindo falha em detectar armas, dispositivos incendiários e outros dispositivos perigosos;
- o) Não promover formação para o seu pessoal em conformidade com a legislação e regulamentos aplicáveis;
- p) Não promover acções de controlo e qualidade internas em conformidade com a legislação e regulamentos aplicáveis;
- q) Mudar a sua designação comercial sem comunicar à Autoridade Aeronáutica;
- r) Mudar o seu endereço da sua sede principal de negócio estabelecida no seu certificado sem a prévia notificação à Autoridade Aeronáutica;
- s) Permitir que os condutores de veículos transgridam as normas de segurança na plataforma imposta nos manuais dos aeródromos;
- t) Não observar os regulamentos as directivas, instruções, ordens e demais determinações e/ou orientações demandadas da Autoridade Aeronáutica;
- u) Utilizar ou permitir que se utilize de maneira indevida o cartão de acesso que lhe tenha sido atribuído por razões de trabalho;

- v) Negar prestar informações ou negar o acesso a documentos ou às instalações ou equipamentos aos inspectores da Autoridade Aeronáutica em exercício de funções de inspecção ou supervisão;
- w) Ocultar ou emitir reportes, dados ou relatórios falsos;
- x) Por qualquer motivo, perturbar ou impedir a operação de aeronaves, quando sanção mais grave não for determinada por lei;
- y) Negar submeter-se às verificações de proficiência requeridas pela Autoridade Aeronáutica;
- z) Negar submeter-se ao rastreio solicitado pelo pessoal que exerça funções de segurança;
- aa) Negar, ocultar ou demorar-se na apresentação de documentos, dados, relatórios, planos de acções correctivas ou informações no prazo solicitado pela Autoridade Aeronáutica;
- bb) Negar ou demorar a entregar informações que lhe tenham sido solicitadas pelas autoridades competentes no âmbito de uma investigação de acidentes ou incidentes de aviação;
- cc) Não observar os regulamentos, as directivas, instruções, ordens e demais determinações ou orientações demandadas da Autoridade Aeronáutica;
- dd) Não efectuar o controlo de acesso para as áreas estéreis ou zonas restritas de um aeródromo nos termos dos regulamentos em vigor;
- ee) Explorar um aeródromo sem observar as normas relativas às áreas de segurança, suas dimensões, objectos situados nas referidas áreas, eliminação de obstáculos e resistência das áreas de segurança;
- ff) Transgredir as normas de segurança de condução de veículo na plataforma imposta nos manuais do aeródromo;
- gg) Violar uma suspensão ou limitação que lhe tenha sido imposta pela Autoridade Aeronáutica;
- hh) Não dotar os serviços sob sua responsabilidade do número de pessoal necessário e devidamente qualificado para o exercício das funções que lhe forem confiadas;
- ii) Não dotar o pessoal de equipamentos, manuais e demais instrumentos necessários para cumprir adequadamente as suas atribuições;
- jj) Permitir o exercício de funções de segurança sem a prévia certificação pela Autoridade Aeronáutica;
- kk) Permitir o exercício de funções de segurança com a certificação caducada;

- ll) Adquirir, instalar e operar equipamentos de segurança sem a prévia homologação da Autoridade Aeronáutica;
- mm) Falha ao rastrear adequadamente os passageiros, tripulações, bagagem, carga, correio e funcionários;
- nn) Falha deliberada em manter o registo de funcionários;
- oo) Não proteger devidamente as matérias classificadas;
- pp) Não cumprir com determinações em sede de saúde pública.

5. Sem prejuízo das infracções previstas na presente Lei, compete à ANAC a determinação de outras infracções ao abrigo dos RSAA, sendo os valores das multas fixados em USD, de acordo com a análise da infracção, do risco, das circunstâncias atenuantes e agravantes do processo em concreto.

ARTIGO 156.º  
(Multas)

1. É aplicada multa cuja responsabilidade recai sobre o passageiro, utilizador do recinto aeroportuário, titular e/ou proprietário, operador ou provedor, às seguintes infracções:

- a) [...];
- b) [...];
- c) [...];
- d) [...];
- e) Exploração de aeródromo ou provedor de serviços sem instalações adequadas, equipamentos e as facilidades requeridas ou quando estes não estejam de acordo com a categoria do aeródromo ou com aceitação da autoridade;
- f) [...];
- g) [...];
- h) [...];
- i) Não comunicação à Autoridade Nacional da Aviação Civil da alteração dos elementos constantes do certificado, licenças, aprovações, delegação ou autorização;
- j) [...];
- k) [...];
- l) [...];
- m) Tripular uma aeronave sem ser portador de licença e/ou competência válida e o certificado médico válido;
- n) Fazer uso de atribuições de uma licença sem ser portador de certificado médico válido;
- o) Fazer uso dos privilégios de uma licença sem ter a habilitação inscrita e válida na mesma;
- p) Inexistência de um plano de assistência às vítimas de acidentes de aviação civil e seus familiares ou a sua não execução em caso de acidente ou incidente;

2. [...]:
- a) [...];
  - b) [...];
  - c) [...];
  - d) [...];
  - e) [...];
  - f) Ameaças, dirigir palavras ofensivas ou insultuosas aos membros da tripulação, inspectores da Autoridade Nacional da Aviação Civil, dentro da aeronave ou nas instalações aeroportuárias;
  - g) [...];
  - h) [...];
  - i) [...];
  - j) [...];
  - k) [...];
  - l) [...];
  - m) [...];
  - n) Fumar ou danificar o detector de fumo na aeronave ou nas áreas não reservadas para fumadores.

3. [...].

4. [...].

5. [...].

6. [...].

7. [...].

8. Os montantes mínimos e máximos das multas previstas na presente Lei são estabelecidos pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

9. As multas previstas no presente artigo correspondem em Kwanzas equivalente ao mínimo de USD 250,00 a 15.500,00 para pessoas singulares e de USD 4.000,00 a 1 500 000,00 para as pessoas colectivas, competindo a Autoridade Nacional da Aviação Civil a graduação da multa de acordo com a análise da infracção, das circunstâncias atenuantes e agravantes do processo em concreto.

10. Constitui infracção o não pagamento das inspecções de acompanhamento por parte das entidades previstas na presente Lei.

**ARTIGO 158.º**

**(Casos de detenção de aeronaves)**

1. [...]:

a) [...];

b) [...];

c) Quando uma aeronave envolvida em infracção para a qual uma multa tenha sido imposta ou possa ser imposta ao seu proprietário ou operador pode estar sujeita a detenção de acordo com os procedimentos estabelecidos pela Autoridade Nacional da Aviação Civil;

d) Por dívidas à Autoridade Nacional da Aviação Civil.

2. [...].

**ARTIGO 159.º**

**(Casos de proibição de operação, prestação de serviço, provedor ou aeródromo)**

1. A operação de uma aeronave, prestador de serviço, aeródromo, provedor deve ser proibida:

a) [...];

b) Se a multa imposta ao proprietário, operador de aeronave, prestador de serviço ou de aeródromo ou provedor de serviço, não tiver sido paga no prazo que lhe for estipulado;

c) [...];

d) Em caso de dívidas junto à Autoridade Nacional da Aviação Civil.

2. [...].

**ARTIGO 162.º**

**(Tarifas dos Serviços Aéreos Públicos)**

1. Às taxas pela prestação de serviços e às multas por violação dos RSSA é aplicável uma taxa de juros de 1% ao mês, a partir da emissão da referida factura ou auto de notificação.

2. Sempre que houver indícios fundados de que a aplicação de uma tarifa constitui uma prática proibida ou persegue fins predatórios, monopolísticos ou busque vantagens comerciais indevidas, as autoridades competentes do Estado devem intervir para restringir a aplicação de tal tarifa.

3. As restrições a que se refere o número anterior são definidas pela Autoridade Nacional da Aviação Civil em coordenação com a autoridade competente no domínio da concorrência.

**ARTIGO 164.º**

**(Taxas e multas)**

Os valores das taxas e multas, métodos de cálculo bem como os mecanismos de cobrança, nos termos da presente Lei, são estabelecidos pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

**ARTIGO 165.º**

**(Regulação)**

A Autoridade Nacional da Aviação Civil é responsável pela regulação de todas as matérias da aviação civil.»

**ARTIGO 2.º**

**(Aditamentos)**

São aditados os seguintes artigos: 9.º-A, 16.º-A, 16.º-B, 67.º-A, 84.º-A, 109.º-A, 162.º-A.

**«ARTIGO 9.º-A**

**(Obrigações de informação e cooperação)**

1. As organizações licenciadas, certificadas, autorizadas, com aceitação e aprovadas pela Autoridade Nacional da Aviação Civil devem prestar toda a informação e cooperação que a mesma lhes solicite para o cabal desempenho das suas atribuições, designadamente a prestação de informações concretas, o acesso a



registos e a disponibilização de documentos, relativos à actividade desenvolvida, os quais devem ser disponibilizados nos prazos previstos na lei ou no prazo que lhes for determinado pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

2. Sem prejuízo da obrigação de confidencialidade, a Autoridade Nacional da Aviação Civil pode proceder à divulgação das informações obtidas sempre que tal divulgação se revele necessária para o sector ou se a divulgação da mesma informação for imposta pelo Tribunal.

#### ARTIGO 16.º-A

##### (Sistema de Aeronaves Remotamente Pilotadas — RPAS)

1. Nenhuma aeronave capaz de navegar sem piloto pode sobrevoar o território angolano sem autorização especial da Autoridade Nacional da Aviação Civil.

2. Compete à Autoridade Nacional da Aviação Civil aprovar as disposições necessárias, para que o RPAS (Sistema de Aeronaves Remotamente Pilotadas) possa navegar com segurança nas regiões acessíveis às aeronaves civis.

#### ARTIGO 16.º-B (Zonas proibidas)

1. Por razões militares ou de segurança pública, o Estado Angolano pode limitar ou proibir de maneira uniforme que as aeronaves de outros Estados sobrevoem certas zonas do seu território, sempre que não façam distinção entre as suas próprias aeronaves, fazendo serviços internacionais regulares de transporte aéreo, e as aeronaves dos outros Estados contratantes que se dediquem a serviços idênticos.

2. Estas zonas proibidas têm uma extensão razoável e são situadas de modo a não prejudicar inutilmente a navegação aérea.

3. Os limites das zonas proibidas situadas em território angolano e qualquer modificação a eles feita posteriormente devem ser comunicados com a maior brevidade possível aos demais Estados contratantes e à OACI.

4. O Estado Angolano reserva-se também o direito, em circunstâncias excepcionais ou durante um período de emergência, ou ainda no interesse da segurança pública, e para que tenha efeito imediato, de limitar ou proibir temporariamente os voos sobre a totalidade ou parte do seu território, contando que estas restrições se apliquem às aeronaves de todos os demais Estados sem distinção de nacionalidade.

5. O Estado Angolano, de conformidade com os regulamentos que venha a estabelecer, pode exigir de toda aeronave que penetre nas zonas referidas nos números anteriores, de aterrar logo que seja possível em algum aeroporto que designar no seu próprio território.

#### ARTIGO 67.º-A

##### (Redução de perigos causados pela fauna nos aeródromos e zonas vizinhas)

1. A presença da fauna, aves e outros, nos aeródromos e nas suas zonas vizinhas representa uma ameaça séria à segurança operacional das aeronaves, e estão sujeitas às restrições especiais que visam minimizar a probabilidade de colisões entre vida animal e aeronaves.

2. As zonas limítrofes ou urbanizações próximas dos limites dos aeródromos que podem atrair a fauna, carecem um estudo aeronáutico específico, aprovado pela autoridade nacional da aviação civil que demonstre a redução da probabilidade da fauna ocasionar um perigo para a aviação civil.

#### ARTIGO 84.º-A

##### (Auxílio à navegação aérea e sistemas uniformes)

O Estado Angolano, no medida do possível, compromete-se a:

- a) Estabelecer em seu território aeroportos, serviços de radiocomunicações, meteorologia e outras facilidades de navegação aérea internacional, de acordo com as normas e processos que forem recomendados ou oportunamente estabelecidos;
- b) Adotar e colocar em vigor os sistemas, processos, códigos, emblemas, sinais, luzes e outras normas ou regulamentos uniformes de comunicação adequados que sejam recomendados ou estabelecidos em tempo útil;
- c) Colaborar em medidas de carácter internacional, de forma a garantir a publicação de mapas e cartas aeronáuticas de acordo com as normas que se recomendem estabelecer.

#### ARTIGO 109.º-A

##### (Colaboração da Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação com outras entidades do Estado)

1. A pedido da autoridade policial ou judiciária, a Autoridade de Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação deve colocar especialistas à disposição para realizar os exames necessários para o processo de investigação do acidente ou incidente aeronáutico ou aeronave civil, desde que:

- a) Não exista, no órgão solicitante, técnico treinado ou equipamento adequado para os exames exigidos;
- b) A autoridade requerente discrimine os exames para serem feitos;
- c) Exista no quadro de pessoal da Autoridade de Investigação de Acidentes e Incidentes de aviação, técnico treinado e equipamento adequado para os exames exigidos;
- d) A entidade requerente arque com todas as despesas correspondentes ao pedido.

2. O especialista indicado, nos termos do n.º 1 do presente artigo, não pode ter participado na investigação do mesmo acidente representando a Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação.

ARTIGO 162.º-A  
(Tarifas)

1. A fixação de preços pela prestação de serviços aéreos públicos é livre, devendo, contudo, os respectivos provedores notificar a Autoridade Aeronáutica sobre os mesmos e promover a sua publicação.

2. Sempre que houver indícios fundados de que a aplicação de uma tarifa constitui uma prática proibida ou persegue fins predatórios, monopolísticos ou busque vantagens comerciais indevidas, as autoridades competentes do Estado devem intervir para restringir a aplicação de tal tarifa.

3. As restrições a que se refere o número anterior são definidas pela ANAC em coordenação com a autoridade competente no domínio da concorrência.»

ARTIGO 3.º  
(Revogação)

São revogadas as alíneas h), n), ii), rr) e zz) do n.º 3 do artigo 7.º e os n.ºs 4 e 6 do artigo 13.º da Lei n.º 14/19, de 23 de Maio.

ARTIGO 4.º  
(Conformação e republicação)

1. É aprovada a republicação da Lei n.º 14/19, de 23 de Maio — Lei da Aviação Civil, anexa à presente Lei e que dela é parte integrante.

2. As expressões «ANIPAA» e «VANT» contidas na mesma devem ser substituídas por «Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação» e «Sistemas de Aeronaves Pilotadas Remotamente», respectivamente.

ARTIGO 5.º  
(Dúvidas e omissões)

As dúvidas e as omissões resultantes da interpretação e da aplicação da presente Lei são resolvidas pela Assembleia Nacional.

ARTIGO 6.º  
(Entrada em vigor)

A presente Lei entra em vigor à data da sua publicação.

Vista e aprovada pela Assembleia Nacional, em Luanda, aos 21 de Julho de 2021.

O Presidente da Assembleia Nacional, *Fernando da Piedade Dias dos Santos*.

Promulgada aos 3 de Dezembro de 2021.

Publique-se.

O Presidente da República, JOÃO MANUEL GONÇALVES LOURENÇO.

REPUBLICAÇÃO DA LEI N.º 14/19, DE 23 DE MAIO — LEI DA AVIAÇÃO CIVIL

A evolução da aviação civil nas suas mais variadas vertentes obriga a que se proceda à revisão da Lei n.º 1/08, de 16 de Janeiro — Lei da Aviação Civil, com o objectivo fundamental de adequá-la à realidade moderna e à dinâmica sociopolítica nacional e internacional.

Há necessidade de se adequar o novo órgão regulador do Sistema da Aviação Civil Nacional, conferindo-lhe competências e independência, por forma a dar resposta às exigências do Doc 9374 da Organização da Aviação Civil Internacional que obriga a que os Estados Membros possuam uma organização eficaz de supervisão.

Tendo em conta que o Estado Angolano sujeita-se a cumprir com todas as suas obrigações decorrentes de todos os acordos internacionais sobre aviação civil aos quais está vinculado;

Urgindo que se atenda o n.º 3 do artigo 199.º da Constituição da República de Angola, determina que a criação de Instituições e Entidades Administrativas Independentes sejam feitas por lei;

A Assembleia Nacional aprova, por mandato do povo, nos termos das disposições combinadas do n.º 2 do artigo 165.º e da alínea d) do n.º 2 do artigo 166.º, ambos da Constituição da República de Angola, a seguinte:

LEI DA AVIAÇÃO CIVIL

CAPÍTULO I  
Disposições Gerais

ARTIGO 1.º<sup>1</sup>  
(Objecto)

A presente Lei estabelece os princípios e regras a observar nos serviços aéreos, nos serviços auxiliares, nas infra-estruturas aeronáuticas, na certificação de equipamentos e pessoal aeronáutico, bem como na organização e no exercício dos poderes da autoridade aeronáutica, no domínio da aviação civil.

ARTIGO 2.º  
(Âmbito de aplicação)

Sem prejuízo do disposto em tratados, convenções e outros instrumentos internacionais de que Angola é parte, a presente Lei regula todas as actividades da aviação civil no espaço aéreo nacional e internacional de jurisdição angolana.

ARTIGO 3.º<sup>2</sup>  
(Soberania sobre o espaço aéreo)

1. O Estado Angolano exerce soberania completa e exclusiva sobre o espaço aéreo que se encontra sob sua jurisdição nacional.

<sup>1</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

<sup>2</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

2. Considera-se território angolano todas as aeronaves de registo aeronáutico angolano onde quer que elas se encontrem.

3. Todas as aeronaves civis angolanas 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 estes.

ARTIGO 4.º  
(Defesa do espaço aéreo)

É da competência das autoridades militares garantir a defesa do espaço aéreo nacional.

ARTIGO 5.º<sup>3</sup>  
(Jurisdição nacional)

1. Estão sujeitas à jurisdição nacional todas as aeronaves civis que se encontrem em território angolano.

2. Estão sujeitos à jurisdição nacional todos os actos originados por aeronaves que produzam, ou venham a produzir efeitos, ou quaisquer danos em território angolano, ainda que os referidos actos tenham sido iniciados em território estrangeiro.

3. 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.

4. Todo o piloto ao comando de aeronave que sobrevoa o território angolano deve conhecer e cumprir as leis e regulamentos que regem a navegação aérea em Angola.

ARTIGO 6.º  
(Obrigações internacionais)

1. O Estado Angolano obriga-se a cumprir com todas as suas obrigações decorrentes de todos os acordos internacionais sobre aviação civil aos quais está vinculado.

2. No exercício dos seus poderes e deveres, a Autoridade Nacional da Aviação Civil actua de forma consentânea com quaisquer obrigações assumidas pelo Estado Angolano, nos termos de qualquer tratado internacional, convenção ou acordo em vigor.

ARTIGO 7.º<sup>4</sup>  
(Definições)

1. Para efeitos da presente Lei, entende-se por:

a) «*Acidente Aéreo*» — qualquer evento relacionado à operação de uma aeronave tripulada, que ocorre entre o momento em que uma pessoa embarca na mesma, com a intenção de realizar voo e o momento em que todas as pessoas tenham desembarcado, ou no caso de uma aeronave não tripulada, quando a aeronave está pronta para se movimentar com a finalidade de fazer voo e quando ela para ao final do voo, e seu principal sistema de propulsão é desligado, durante o qual:

i. Qualquer pessoa que sofrer ferimentos fatais ou graves como resultado de:

1. Estar na aeronave;
2. Por contacto directo com qualquer parte da aeronave, incluindo peças que se soltaram da aeronave;
3. Exposição directa ao jato de um reator, excepto quando os ferimentos sejam de causas naturais, tenham sido causados por uma pessoa a si mesmo ou tenham sido causados por outras pessoas ou sejam ferimentos causados por passageiros clandestinos escondidos fora das áreas normalmente destinadas a passageiros e tripulantes.

ii. A aeronave sofra dano estrutural ou quebra que:

Afecte a sua resistência estrutural, desempenho ou características de voo e que normalmente requeira grande reparo ou substituição do componente afectado, excepto para falha ou dano do motor, quando o dano é limitado a um único motor (incluindo seu capô ou acessórios), hélices, pontas das asas, antenas, sondas, lâminas, pneus, freios, rodas, carenagens, painéis, portas de trem de pouso, para-brisa, estrutura externa da aeronave (como pequenos amassados ou perfurações) ou danos menores às pás do rotor principal, pás do rotor do balanceador, trem de pouso e aqueles resultantes de granizo ou colisões com pássaros (incluindo furos no radome); ou

iii. A aeronave esteja desaparecida ou fique totalmente inacessível.

b) «*Actos de Interferência Ilícita*» — actos ou tentativas com a intenção de comprometer a segurança da aviação civil, incluindo, entre outro, o seguinte:

1. Apreensão ilegal de aeronaves;
2. Destruição de uma aeronave em serviço;
3. Tomada de reféns a bordo de aeronaves ou aeródromos;
4. Intrusão pela força a bordo de uma aeronave, num aeroporto ou recinto de uma instalação aeronáutica;
5. Introdução a bordo de uma aeronave ou aeroporto de armas ou dispositivos (ou substâncias) perigosos para fins criminosos;
6. Uso de uma aeronave em serviço com a finalidade de causar morte, lesões corporais graves ou danos graves à propriedade ou ao meio ambiente;

<sup>3</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

<sup>4</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

7. Comunicação de informações falsas que comprometam a segurança de uma aeronave em voo, em terra, ou a segurança de passageiros, tripulantes, pessoal de terra e o público num aeroporto ou nos recintos de uma instalação de aviação civil.
- c) «*Aeródromo*» — área definida em terra ou em água, incluindo quaisquer edifícios, instalações e equipamentos, destinados ao uso, no seu todo ou em parte, para a chegada, partida e movimento em terra de aeronaves;
- d) «*Aeronave*» — qualquer máquina que possa sustentar-se na atmosfera a partir das reacções do ar, que não sejam contra a superfície terrestre;
- e) «*Aeronave Civil*» — qualquer aeronave registada em qualquer país, à excepção de aeronaves do Estado;
- f) «*Aeronave do Estado*» — aeronave usada exclusivamente para o serviço da administração pública, incluindo as aeronaves ao serviço da polícia e das alfândegas e as aeronaves militares;
- g) «*Aeronave em Voo*» — considera-se em voo toda a aeronave desde o momento que emprega a sua força motriz para se descolar até o momento em que termina o percurso da aterragem;
- h) (Revogada)<sup>5</sup>;
- h1) «*Aeronave Não Tripulada*», da sigla inglesa Unmanned Aircraft — aeronave projectada para operar sem piloto a bordo e inclui balões não tripulados, pipas (*kites*), aeromodelos controlados por linha, aeromodelos de voo livre e aeronaves pilotadas remotamente;
- i) «*Aeronave Remotamente Pilotada*» — aeronave não tripulada que é pilotada a partir de uma estação remota;
- j) «*Aeroporto*» — os aeródromos públicos dotados de instalações e facilidades de apoio às operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas;
- k) «*Anexos à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional*» — documentos emitidos pela Organização da Aviação Civil Internacional, contendo as normas e as práticas recomendadas aplicáveis à aviação civil;
- l) «*Acessórios*» — instrumentos, equipamentos, aparelhos, peças ou sobressalentes de qualquer tipo que são usados, ou susceptíveis de serem usados, ou concebidos para tal, na navegação, operação, ou controlo de uma aeronave em voo, incluindo pára-quadras e equipamentos de comunicações e qualquer outro mecanismo, ou mecanismos instalados, ou acoplados à aeronave durante o voo e que não sejam parte, ou peças da aeronave, motores da aeronave ou hélices;
- m) «*Autoridade Nacional da Aviação Civil*», abreviadamente designada por «*ANAC*» — Autoridade Aeronáutica ou Autoridade da Aviação Civil é a entidade competente em matéria de regulação e controlo da aviação civil da República de Angola;
- n) (Revogado)<sup>6</sup>;
- o) «*Aviação Civil*» — o conjunto de actividades e serviços vinculados ao emprego de aeronaves civis, incluindo as questões relacionadas com a segurança operacional e a segurança contra actos de interferência ilícita;
- p) «*Causas*» — acções, omissões, eventos ou a sua combinação, que concorrem para um acidente ou incidente;
- p1) «*Certificado de Aeródromo*» — certificado emitido pela Autoridade Nacional da Aviação Civil de acordo com a legislação aplicável para operação de um aeródromo;
- q) «*Certificado de Operador Aéreo*» — documento que autoriza um operador a conduzir operações específicas de transporte aéreo comercial;
- r) «*Convenção sobre Aviação Civil Internacional*» — convenção assinada em Chicago em 1944 que institui a Organização da Aviação Civil Internacional, abreviadamente designada «*ICAO*» e estabelece a base internacional dos acordos sobre a aviação civil;
- r1) «*Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação*» — é uma entidade diferente da Autoridade Nacional da Aviação Civil, encarregada da investigação de acidentes e incidentes de aviação civil;
- s) «*Espaço Aéreo*» — é a porção da atmosfera que sobrepõe o território de um país, incluindo o seu território marítimo, a partir do nível do solo, ou do mar, até 100 km de altitude, onde o país detém o controlo sobre a movimentação de aeronaves;
- t) «*Espaço Aéreo Navegável*» — o espaço aéreo acima das altitudes mínimas de voo prescritas nos Regulamentos e Normativos Técnicos Aeronáuticos estabelecidos ao abrigo da presente Lei, incluindo o espaço aéreo necessário para garantir segurança à aterragem e descolagem de aeronaves;

<sup>5</sup> Revogado pelo artigo 3.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

<sup>6</sup> Revogado pelo artigo 3.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

- u) «*Factores Contribuintes*» — acções, omissões, eventos, condições, ou uma combinação das mesmas, que, se eliminadas, evitadas ou ausentes, teriam reduzido a probabilidade de ocorrência do acidente, ou atenuadas a gravidade das consequências do acidente ou incidente. A identificação dos factores contribuintes não implica a imputação de culpa ou a apuração de responsabilidade administrativa, civil ou criminal;
- v) «*Gravador de Voo*» — qualquer tipo de gravador instalado na aeronave com a finalidade de complementar um processo de investigação de acidente ou incidente;
- w) «*Hélice*» — dispositivo para impulsionar uma aeronave, formado por pás montadas no veio de transmissão do grupo motopropulsor e que ao girar, produz pela sua acção no ar circundante, impulso aproximadamente perpendicular ao seu plano de rotação, inclui rotores principais, auxiliares, ou chapas rotativas do grupo motopropulsores;
- x) «*Heliporto*» — um aeródromo ou área definida numa estrutura destinada a ser utilizada na totalidade ou em parte para aterragem, descolagem e movimento à superfície dos helicópteros;
- y) «*Informação de Segurança Operacional*» — toda a informação obtida através dos Sistemas de Recolha e Processamento de Dados de Segurança Operacional, que do inglês significa Safety Data Collection and Processing Systems (SDCPS) e que deve ser protegida do uso inapropriado, visando garantir a contínua disponibilidade de informação para tomar medidas preventivas adequadas e oportunos e melhorar a segurança operacional da aviação, sem qualquer interferência com outros órgãos competentes da justiça de Angola;
- z) «*Incidente Aéreo*» — toda a ocorrência diferente de um acidente, associada à operação de uma aeronave, na qual é ou poderia ser afectada a segurança da operação;
- aa) «*Incidente Aéreo Grave*» — um incidente que envolve circunstâncias de alta probabilidade de um acidente que não aconteceu, associada com operação de uma aeronave e que ocorra no período compreendido entre o momento em que qualquer pessoa embarca na aeronave com a intenção de realizar um voo e o momento em que todas as pessoas tenham desembarcado da mesma, ou em caso de uma aeronave não tripulada, tenha lugar entre o momento em que a aeronave esteja pronta para mover-se com a intenção de voo até ao momento da sua paralisação no final do voo e o sistema primário de propulsão é desligado;
- bb) «*Instalação de Navegação Aérea*» — qualquer instalação usada, disponível ou destinada para o auxílio à navegação aérea, incluindo aeroportos, áreas de aterragem, luzes, qualquer aparelho ou equipamento para disseminar informações meteorológicas, para sinalização, localização de rádio direccional ou rádio ou outra comunicação electromagnética, e qualquer outra estrutura ou mecanismo com finalidade similar para dirigir ou controlar o voo no ar ou na aterragem e descolagem de aeronave;
- cc) «*Investigador-Responsável (IR)*» — pessoa indicado, com base nas suas qualificações, para a organização, condução e controlo de uma investigação de acidente aeronáutico;
- dd) «*Mar Territorial*» — uma faixa de águas costeiras com uma extensão de 12 milhas náuticas (22 quilómetros), a partir do litoral de um Estado, que é considerado parte do território daquele Estado;
- ee) «*Membro da Tripulação*» — a pessoa designada por um operador para desempenhar funções numa aeronave durante um período de serviço de voo. Os membros da tripulação devem incluir aqueles que são designados pelo operador da aeronave para desempenhar suas funções durante o voo;
- ff) «*Mercadorias Perigosas*» — artigos ou substâncias susceptíveis de representarem riscos significativos para a saúde, segurança operacional, bens ou meio ambiente quando transportados por via aérea e que estão listados na lista de verificação de mercadoria perigosa contidas nos instrutivos da Organização da Aviação Civil Internacional ou que são classificados de acordo a esses instrutivos;
- gg) «*Motor de Aeronave*» — qualquer motor usado, ou concebido para ser usado, para propulsão de aeronaves e incluindo todas as peças e seus acessórios, com excepção das hélices;
- hh) «*Normativos Técnicos Aeronáuticos*» — conjunto de normas, instrutivos, directivas, ordens e circulares de informação aeronáutica destinado a garantir a implementação dos padrões e práticas recomendadas estabelecidas nos Anexos à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional;
- ii) (Revogado)<sup>7</sup>;

<sup>7</sup> Revogado pelo artigo 3.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

- ii) «*Ocorrência de Solo*» — toda a ocorrência não associada à operação de uma aeronave e sem intenção de voo, que tenha ocorrido em pátios de manobra, faixas de rolagem, incluindo suas vias de acesso, envolvendo aspectos de infra-estrutura e do serviço de apoio em aeródromos, na qual ocorram;
- i. Lesões corporais, morte de pessoas, como resultado das pessoas afectadas se encontrarem na aeronave ou em contacto directo com a mesma, no exercício ou não de actividades na aeronave;
- ii. Danos materiais à aeronave que possam afectar o seu desempenho e as condições de segurança no local de estacionamento.
- kk) «*Operação de Aviação Corporativa*» — exploração ou operação não comercial de aeronaves por uma empresa para o transporte de passageiros ou mercadorias como auxílio a condução dos seus negócios, para qual é contratado um piloto profissional para pilotar a aeronave;
- ll) «*Operação de Aviação Gerab*» — operação de uma aeronave que não seja uma operação de transporte aéreo comercial ou uma operação de trabalho aéreo;
- mm) «*Operação de Transporte Aéreo Comercial*» — exploração de uma aeronave envolvendo o transporte remunerado ou por aluguer de passageiros, carga ou correio;
- mn) «*Operador Aéreo*» — detentor de certificado de operador aéreo que se dedique ao transporte aéreo comercial doméstico ou internacional, quer directa, quer indirectamente ou através de acordos de aluguer ou outro tipo;
- oo) «*Operador de Aeródromo*» — titular do certificado ou autorização para a exploração de aeródromo;
- pp) «*Programa Nacional de Segurança Operacional da Aviação Civil/PNSOAC*» da sigla inglesa *State Safety Programme* — um conjunto integrado de actos normativos e de actividades que visam gerir a segurança operacional da aviação civil num Estado;
- qq) «*Recomendação de Segurança Operacional Aérea*» — a proposta da Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes Aéreos baseada em informações derivadas de uma investigação, feita com a intenção de prevenção de acidentes e incidentes, que não tenha propósito de formulação de presunção de culpa ou responsabilidade por um acidente ou incidente;
- rr) (Revogado)<sup>8</sup>;
- ss) «*Regulamentos de Segurança Aérea de Angola*», abreviadamente designado de «*RSAA*» — conjunto de regulamentos e normativos técnicos adaptados ao abrigo da presente Lei;
- tt) «*Resolução de Questões de Segurança*» — é o processo para garantir o cumprimento dos Regulamentos de Segurança Aérea de Angola;
- uu) «*Rotas*» — espaço aéreo estabelecido pela Autoridade Aeronáutica competente para canalizar o tráfego aéreo;
- vv) «*Sistema de Aeronave Não Tripulada*», da sigla inglesa *Unmanned Aircraft System* — UAS — é uma aeronave e seus componentes associados que são operados sem piloto a bordo;
- ww) «*Sistema de Aeronave Remotamente Pilotada*» da sigla inglesa *Remotely Piloted Aircraft System* — RPAs — uma aeronave pilotada remotamente, a estação de piloto remoto associada, os elos de comando e controle necessários e quaisquer outros componentes, conforme especificado no projecto de tipo;
- xx) «*Sobressalente*» — qualquer peça, ou acessório de aeronaves, exceptuando motores e hélices, destinado à instalação ou uso numa aeronave, num motor, numa hélice ou uma aplicação, desde que aquele componente não faça parte da constituição original destes;
- yy) «*Validação*» — a aceitação por escrito de uma acção da autoridade da aviação civil de um outro país no lugar de uma acção que, nos termos da presente Lei, seja da competência da Autoridade Aeronáutica;
- zz) (Revogado)<sup>9</sup>.

2. Os demais termos utilizados e não definidos têm o significado que lhes é atribuído pelo léxico da OACI.

## CAPÍTULO II Organização Administrativa

### ARTIGO 8.º<sup>10</sup> (Autoridade do Estado)

1. O Estado Angolano é responsável pela promoção do desenvolvimento aeronáutico, coordenação, supervisão, regulação, fiscalização e controlo de todas as actividades relacionadas com a aviação civil no espaço aéreo nacional e internacional sob jurisdição angolana, incluindo a investigação de acidentes ou incidentes de aviação.

2. O Estado Angolano é igualmente responsável pelas aeronaves civis, pela prestação de serviços de tráfego aéreo e apoio à navegação aérea.

<sup>9</sup> Revogado pelo artigo 3.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

<sup>10</sup> Revogado pelo artigo 3.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

<sup>8</sup> Revogado pelo artigo 3.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

3. O Estado Angolano exerce as competências previstas na presente Lei por intermédio da Autoridade Nacional da Aviação Civil e das suas dependências, como Entidade Reguladora, que mantém o controlo técnico-operacional e comercial da actividade aeronáutica nacional, e da Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação como entidade responsável da investigação de acidentes e incidentes de aviação.

ARTIGO 9.º

(Autoridade Nacional da Aviação Civil)

1. É criada a Autoridade Nacional da Aviação Civil, abreviadamente designada por ANAC.

2. A Autoridade Nacional da Aviação Civil é uma entidade administrativa independente, com personalidade jurídica, dotada de autonomia administrativa, financeira e patrimonial, que actua no exercício das funções de coordenação, de orientação, de controlo, de fiscalização, de licenciamento e regulação de todas as actividades relacionadas com o Sector da Aviação Civil desenvolvidas em território angolano.

ARTIGO 9.º-A<sup>11</sup>

(Obrigações de informação e cooperação)

1. As organizações licenciadas, certificadas, autorizadas, com aceitação e aprovadas pela Autoridade Nacional da Aviação Civil devem prestar toda a informação e cooperação que a mesma lhes solicite para o cabal desempenho das suas atribuições, designadamente a prestação de informações concretas, o acesso a registos e a disponibilização de documentos, relativos à actividade desenvolvida, os quais devem ser disponibilizados nos prazos previstos na lei ou no prazo que lhes for determinado pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

2. Sem prejuízo da obrigação de confidencialidade, a Autoridade Nacional da Aviação Civil pode proceder à divulgação das informações obtidas sempre que tal divulgação se revele necessário para o sector ou se a divulgação da mesma informação for imposta pelo Tribunal.

ARTIGO 10.º<sup>12</sup>

(Competência Genérica da Autoridade Nacional da Aviação Civil)

1. Compete à Autoridade Nacional de Aviação Civil propor ao Executivo as respectivas políticas e executar as tarefas de regulação, regulamentação, supervisão, coordenação, fiscalização e controlo das actividades da aviação civil e das entidades civis do ramo, incluindo as entidades que se ocupam do desporto aeronáutico e para-aeronáutico, de acordo com o disposto na presente Lei, respectivos regulamentos e normativos técnicos que devem estar alinhados com as normas em vigor da Organização da Aviação Civil Internacional, abreviadamente OACI, do qual Angola é Parte.

<sup>11</sup> Aditado pelo artigo 2.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

<sup>12</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

2. Sem prejuízo dos compromissos decorrentes de acordos, tratados ou quaisquer outros actos internacionais ou regionais, de que Angola é Parte, compete à Autoridade Nacional da Aviação Civil supervisionar a prestação de serviços de tráfego aéreo e de apoio à navegação aérea, com base no princípio da comercialização e flexibilidade operacional da respectiva exploração.

ARTIGO 11.º<sup>13</sup>

(Especificações específicas da Autoridade Nacional da Aviação Civil)

1. São competências da Autoridade Nacional da Aviação Civil:

- a) Propor ao Executivo a política aérea nacional e proceder à sua execução, bem como subscrever acordos em matéria aeronáutica, de índole técnica ou comercial, em concertação com o Executivo;
- b) Incentivar o desenvolvimento da aviação comercial e apoiar o estabelecimento e operação de clubes de voo, centros de treinamento e formação de pilotos civis, escolas de pilotos civis, clubes de aerodelismo e, em geral, as actividades de instituições que tenham o propósito de contribuir para o desenvolvimento aéreo civil e controlar a sua operação e desenvolvimento;
- c) Emitir, emendar, normas técnicas, ordens, regulamentos internos e disposições complementares da aviação civil para garantir a segurança operacional e dos actos contra a interferência ilícita, serviços de navegação aérea e aeródromos de acordo com a presente Lei, a Convenção sobre Aviação Civil Internacional, seus Anexos, e outros regulamentos aplicáveis, bem como revogar os instrumentos legais aprovados;
- d) Emitir regulamentos que estabeleçam um programa de controlo sobre o uso de substâncias viciantes, como drogas e/ou álcool, exigindo que as transportadoras aéreas e os operadores aeroportuários realizem testes de pré-embarque, durante o trabalho e após um acidente de pessoas que desempenham funções sensíveis de segurança operacional, como membros da tripulação, mecânicos, pessoal de segurança do aeroporto e outras pessoas que considere necessárias;
- e) Adoptar medidas preventivas em benefício da segurança operacional, sem prejuízo da respectiva acção judicial;
- f) Ordenar ao operador ou piloto de uma aeronave, que não a opere e tomar as medidas necessárias para deter a referida aeronave ou piloto nas seguintes condições:

<sup>13</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

- i.* Quando a aeronave não esteja em condições de aeronavegabilidade;
  - ii.* Quando o piloto não estiver física ou mentalmente qualificado ou treinado para o voo;
  - iii.* Quando a operação cause perigo iminente para pessoas ou propriedades no solo.
- g)* Inspeccionar qualquer aeronave civil, motor de aeronave, hélice, instrumento, operador aéreo, escola ou organização de manutenção aprovada, ou qualquer piloto civil que possua uma licença emitida ao abrigo da presente Lei;
- h)* Regulamentar a utilização do espaço de aeronavegabilidade nos termos, condições e limitações necessários para garantir a segurança operacional e a utilização eficiente do referido espaço aéreo;
- i)* Emitir, revogar e alterar regulamentos para o transporte seguro de mercadorias perigosas por via aérea e verificar o seu cumprimento e, no caso de transportadoras estrangeiras, verificar se é realizado de acordo com a Convenção sobre Aviação Civil Internacional e seus Anexos;
- j)* Cumprir as responsabilidades de certificação e fiscalização, validar as acções da autoridade de aviação civil de outro Estado, ao invés de tomar suas próprias medidas, com as seguintes restrições:
- i.* Para acções sobre licenças de pessoal aeronáutico ou certificados de aeronavegabilidade, o outro Estado deve ser signatário da Convenção sobre Aviação Civil Internacional e cumprir com as suas obrigações nos termos da referida convenção, no que diz respeito à emissão e validade de tais certificados;
  - ii.* Para as acções aplicáveis aos operadores aéreos, a Autoridade Nacional da Aviação Civil deve assegurar que, quando a validação se basear nas acções de outra autoridade da aviação civil, não haja informação que indique que esse Estado não cumpre com as suas obrigações ao abrigo da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, no que diz respeito à certificação e validação contínua dos seus operadores aéreos.
- k)* Autorizar o acesso à aeronaves civis, sem restrições, dentro de Angola, com a finalidade de verificar se as referidas aeronaves estão em condições de aeronavegabilidade e são operadas de acordo com os regulamentos emitidos ao abrigo da presente Lei e, nos Anexos aplicáveis da Convenção da Aviação Civil Internacional (aeronaves estrangeiras);
- l)* Emitir, revogar, modificar, suspender parcial ou totalmente, qualquer certificado, certificado de aeronavegabilidade, licença de pessoal aeronáutico, transportadora ou certificado de operador aéreo, ou certificado de qualquer aeroporto, aeródromo, escola ou organização de manutenção aprovada, emitido nos termos da presente Lei, se em resultado de qualquer fiscalização ou, em resultado de qualquer outra investigação realizada pela Autoridade Nacional da Aviação Civil, for determinado que a segurança operacional e o interesse público o exigem;
- m)* Preparar os acordos de cooperação em matéria de segurança operacional e segurança contra actos de interferência ilícita com outras autoridades da aviação civil dos Estados signatários da Convenção sobre Aviação Civil Internacional;
- n)* Registrar aeronaves e manter os respectivos registos da aeronave e do pessoal aeronáutico nacional;
- o)* Emitir licenças de pessoal aeronáutico, especificando a capacidade em que seus titulares são autorizados a servir como pessoal aeronáutico, depois de verificar que tal pessoa possui as qualificações adequadas e foi determinado que eles são fisicamente capazes de desempenhar as tarefas e privilégios que permite a licença de pessoal aeronáutico;
- p)* Determinar a emissão de um certificado ou licença para pessoal aeronáutico por um Estado estrangeiro que seja membro da Organização da Aviação Civil Internacional como prova satisfatória, no todo ou em parte, de que o pessoal aeronáutico possui as qualificações e capacidade física para realizar as tarefas relevantes para a função para a qual a licença de pessoal aeronáutico é solicitada;
- q)* Emitir ou validar um certificado de tipo para uma aeronave, motor de aeronave, hélice ou dispositivo, quando a Autoridade Nacional da Aviação Civil considerar que eles foram adequadamente projectados e fabricados, funcionam e cumprem os regulamentos e padrões mínimos de segurança operacional;
- r)* Emitir ou validar um certificado de tipo designado como um certificado de tipo suplementar para uma modificação no projecto de uma aeronave, motor de aeronave, hélice ou dispositivo;
- s)* Emitir um certificado de aeronavegabilidade a uma aeronave registada em Angola, se for verificado que a aeronave está em conformidade com o certificado de tipo adequado e, após uma inspecção e/ou teste, se verificar que a aeronave está em condições para uma operação segura;



- t) Emitir certificados de operador aéreo e estabelecer os padrões mínimos de segurança operacional para esse operador;
- u) Emitir certidões a escolas civis ou centros de formação e a estabelecimentos de manutenção ou oficinas de reparação, verificando que cumprem com as normas do regulamento técnico;
- v) Emitir normas de construção de aeroportos que contenham elementos para a segurança operacional;
- w) Certificar ou cadastrar aeroportos, heliportos e aeródromos públicos, privados ou concessionados, onde se realizem operações regulares e não regulares de operador aéreo nacional ou estrangeiro e, estabelecer padrões mínimos de segurança operacional;
- x) Classificar aeroportos, heliportos e aeródromos civis por categorias, incluindo todos os seus serviços de acordo com o plano de desenvolvimento aeronáutico, comercial e privado;
- y) Estabelecer, desenvolver e implementar regulamentos, práticas e procedimentos para proteger a aviação civil contra actos de interferência ilícita, levando em consideração a segurança, regularidade e eficiência dos voos;
- z) Estabelecer e implementar procedimentos de protecção e manuseio adequado para as informações de segurança compartilhadas por outros Estados Contratantes ou informações de segurança que afectem os interesses de segurança de outros Estados Contratantes, a fim de garantir que o uso ou a divulgação inadequada dessas informações sejam evitadas;
- aa) Aprovar, modificar, cancelar ou suspender os desvios e isenções aos Regulamentos de Segurança Aérea de Angola;
- bb) Compete à Autoridade Nacional da Aviação Civil a coordenação de todos os assuntos relacionados com a Organização Internacional da Aviação Civil;
- cc) Elaborar e aprovar regulamentação específica sobre matérias da concorrência, seguros, saúde e acidentes no ramo da aviação civil;
- dd) Declarar a perda ou o abandono de aeronaves, de acordo com o previsto na presente Lei;
- ee) Certificar as empresas de transporte aéreo, os aeródromos, bem como o equipamento destinado a aviação civil;
- ff) Outorgar, modificar, suspender ou revogar as licenças, certificados ou autorizações para o exercício dos serviços aéreos, de infra-estrutura de navegação aérea, operação de aeródromos e serviços;
- gg) Adquirir, estabelecer, administrar, operar e conservar os serviços públicos de controlo e apoio à navegação aérea;
- hh) Cooperar com as instituições aeronáuticas não militares;
- ii) Licenciar e controlar a utilização de sistemas de aeronaves não tripuladas, acautelando o seu uso indevido, sobretudo em zonas que possam colocar em risco a navegação aérea;
- jj) Emitir parecer vinculativo sobre a instalação de edifícios, linhas eléctricas, antenas e outros obstáculos nas proximidades de aeroportos e equipamentos de auxílio à navegação aérea;
- kk) Actualizar os mapas aeronáuticos;
- ll) Estabelecer as normas de segurança relativas aos objectivos que, sem serem aeronaves segundo as definições da presente Lei, se movimentem ou se sustentem temporariamente no ar, tais como globos, pára-quedas, pára-pentes, asas delta, ultraleves ou qualquer outro análogo utilizado em actividades de voo livre;
- mm) Estabelecer as normas técnicas sobre a segurança e as operações dos serviços de navegação aérea, transporte aéreo, aeródromos e segurança contra actos de interferência ilícita, bem como quaisquer outras que se afigurem necessárias para o cumprimento das suas funções, de acordo com a presente Lei, os regulamentos e os padrões ou normas internacionais;
- nn) Compete à Autoridade Nacional da Aviação Civil a interacção com outras entidades do Estado Angolano, incluindo Departamentos Ministeriais, para a abordagem e tomada de decisão de questões relacionada com a segurança da aviação civil e a facilitação do transporte aéreo;
- oo) Emitir avisos de deficiências e/ou recomendações, conforme apropriado e adoptar as medidas necessárias para superar as emergências que comprometam a segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita;
- pp) Elaborar e publicar os regulamentos que visam garantir a criação de condições para atender as pessoas com mobilidade reduzida na aviação civil.

ARTIGO 12.º<sup>14</sup>

## (Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação)

1. A Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação é uma instituição especializada em investigar acidentes e incidentes de aviação, com personalidade jurídica, autonomia administrativa, financeira e patrimonial, e é criada pelo Presidente da República.

<sup>14</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

2. A Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação tem autoridade e competência em todo o território da República de Angola e actua independentemente da Autoridade Nacional da Aviação Civil e de qualquer outra autoridade ou entidade cuja função ou interesses possam conflitar com a sua missão, seus objetivos e suas competências.

3. A Entidade de Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação possui independência de actuação e acesso irrestrito para, em nome do Estado Angolano, conduzir a investigação de todos os acidentes ocorridos em território angolano, envolvendo aeronaves civis de registo aeronáutico angolano e estrangeiro.

4. A Entidade de Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação ou seu representante legal têm direito, sem restrições, ao acesso e controlo do local de ocorrência, dos destroços e de todo o material e evidências relevantes, incluindo gravadores de voo e registos dos Serviços de Tráfego Aéreo.

ARTIGO 13.º<sup>15</sup>

(Competências da Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação)

1. Compete à Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação:

a) Notificar, com o mínimo atraso e através dos meios expeditos possíveis, as entidades e organizações nacionais, estrangeiras e internacionais sobre a ocorrência de acidentes ou incidentes, envolvendo aeronaves de registo aeronáutico angolano ou estrangeiro ocorridos no território da República de Angola;

b) Investigar os acidentes e incidentes com aeronaves civis ocorridos em território angolano, levantando os factos e, circunstâncias, a fim de determinar suas causas ou causas prováveis, identificar problemas e deficiências de segurança e fazer recomendações para eliminar ou reduzir a sua repetição;

i. Proteger e não divulgar, a partir do momento da ocorrência de um acidente ou incidente até a publicação do Relatório Final, salvo nos casos previstos no Anexo 13 à Convenção da Aviação Civil Internacional, as análises efectuadas e as opiniões expressas sobre a informação, incluindo a contida nos registos dos gravadores de voo, e o conteúdo do rascunho de relatório final da investigação de um acidente ou incidente.

c) O exercício dos seguintes direitos e deveres:

i. Acesso irrestrito ao local do acidente ou incidente, à aeronave, ao seu conteúdo ou restos mortais para efectuar verificações, anotações e análises;

ii. Acesso imediato e irrestrito ao conteúdo dos gravadores de voo ou a qualquer outro registo ou gravação directamente relacionado ao evento sob investigação;

iii. Adopção das medidas necessárias à preservação dos destroços, da forma e na posição em que forem encontrados, e restos mortais dos acidentes investigados e, em coordenação com as autoridades militares, policiais, aduaneiras ou políticas do local do acidente;

iv. Ser informado dos resultados das avaliações médicas e psicológicas efectuadas aos ocupantes da aeronave e outras pessoas afectadas, bem como de todos os tipos de exames e de colheita de amostras nos corpos das vítimas e das pessoas envolvidas na operação da aeronave;

v. Solicitar a realização de testes de presença de álcool, drogas ou outra substância, à tripulação da aeronave ou a qualquer outra pessoa envolvida na operação da aeronave ou no evento sob investigação;

vi. Acesso e direito de colectar quaisquer informações relevantes para a investigação que estejam em posse do proprietário, do operador, do projectista e do fabricante da aeronave ou de seus sistemas operacionais, das autoridades aeronáuticas, dos responsáveis pelos aeroportos e aeródromos, serviços de navegação aérea e testemunhas;

vii. Recolher de qualquer fonte as informações necessárias ao desenvolvimento da investigação, sobre infra-estrutura, pessoal, material, operadores, serviços e procedimentos aeronáuticos;

viii. Outros que se enquadrem nas disposições legais e regulamentares de Angola, bem como nas normas e práticas recomendadas da OACI.

d) Garantir a protecção e não divulgação para fins diferentes da investigação de acidentes dos seguintes registos:

i. Declarações tomadas das pessoas pelas autoridades de investigação;

ii. Comunicações entre as pessoas que tenham sido envolvidas na operação de aeronaves;

iii. Informação médica ou privada sobre as pessoas envolvidas no acidente ou incidente;

iv. Registos e transcrições das gravações das unidades de controlo do tráfego aéreo;

v. Registos dos gravadores de registo de imagens da cabine ou qualquer outra parte ou a transcrição de tais registos;

<sup>15</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

- vi) Opiniões expressas na análise de informação, incluindo informação do gravador de voo.
  - e) Garantir a protecção da aeronave ou seus destroços, assim como o local do acidente ou incidente contra o acesso de pessoas não autorizadas ou contra acções de pilhagem ou deterioração das evidências;
  - f) Garantir a participação dos representantes acreditados de todos os Estados com algum interesse no processo de investigação de um determinado acidente ou incidente sob responsabilidade do Estado Angolano;
  - g) Proceder à reabertura de um processo de investigação em caso da presença de uma nova e relevante evidência;
  - h) Participar nos programas e políticas de prevenção de acidentes e incidentes aéreos, incluindo ocorrências de solo;
  - i) Participar nos trabalhos dos serviços de busca e salvamento aéreo;
  - j) Velar pelo cumprimento dos tratados e convenções internacionais sobre a investigação de acidentes e incidentes aéreos subscritos pela República de Angola, das disposições da presente Lei, bem como dos demais regulamentos e normas vigentes sobre a matéria;
  - k) A Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação pública o Relatório Final logo que possível, com o objectivo de prevenir acidentes e incidentes, ou no prazo de doze meses a contar da data da ocorrência, de acordo com as disposições do Anexo 13 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, salvo justo impedimento;
  - l) Estabelecer as normas técnicas sobre a prevenção e investigação de acidentes aéreos, bem como quaisquer outras que se afigurem necessárias para o cumprimento das suas funções, de acordo com a presente Lei, os regulamentos e os padrões ou normas internacionais;
  - m) Estabelecer e velar pelo cumprimento das normas de prevenção e investigação de acidentes aéreos incluindo ocorrências de solo, que devem ser observadas nos serviços de transportes aéreos;
  - n) Promover estudos e propor medidas de prevenção que visem reduzir a sinistralidade aeronáutica;
  - o) Elaborar e divulgar os relatórios técnicos sobre acidentes, incidentes e ocorrências de solo;
  - p) Promover a formação, capacitação e treinamento do pessoal técnico dos serviços de prevenção e investigação de acidentes aéreos;
  - q) Outorgar, modificar, suspender ou revogar as credenciais do pessoal técnico dos serviços de prevenção e investigação de acidentes aéreos, dos investigadores subcontratados e de outras organizações ao seu serviço;
  - r) Os demais poderes constantes da presente Lei e outros diplomas legais vigentes sobre a matéria de prevenção e investigação de acidentes aéreos;
  - s) Divulgar relatórios anuais sobre o andamento da investigação, indicando seus pormenores e eventuais problemas de segurança encontrados, até a publicação do relatório final;
  - t) Não divulgar ao público os nomes das pessoas envolvidas no acidente ou incidente;
  - u) Participar em actividades nacionais e internacionais relacionadas com a investigação e prevenção de acidentes aéreos;
  - v) Em caso de acidentes de grande magnitude ou que devido às suas características e repercussões nacionais ou internacionais, interagir em coordenação com o Órgão responsável pelas Relações Exteriores com os Estados vinculados ao acidente ou com outros Estados com algum interesse no sentido de conseguir a devida assistência técnica necessária para proceder, em tempo oportuno, à localização da aeronave e dos restos mortais dos ocupantes, e a recuperação das evidências e de outros elementos necessários ao processo de investigação;
  - w) Participar na investigação de acidentes ou incidentes envolvendo aeronaves registadas em Angola ou operadas por operadores angolanos com matrícula estrangeira, que ocorram em território de outro país de acordo com o disposto no Anexo 13, ou qualquer outro acordo celebrado com o país em cujo território ocorreu o acidente;
  - x) Conduzir o respectivo processo de investigação em caso de acidente ou incidente, com o auxílio de entidades nacionais e de outros Estados com peritos qualificados para o efeito;
  - y) Solicitar a assistência de entidades nacionais e de outros Estados directamente ou por meio de entidades estatais ou privadas no caso de processos de investigação de acidentes de grande porte;
  - z) Emitir recomendações de segurança dirigidas à Autoridade Nacional de Aviação Civil e outras entidades governamentais, bem como entidades privadas de qualquer tipo e monitorizar e avaliar o seu cumprimento.
2. Sempre que se afigurar necessário, a AANIPA pode recorrer ao concurso de outros Estados, entidades e de peritos técnicos credenciados para a condução dos processos de investigação.

3. Todos os processos de investigação conduzidos pela Entidade de Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação são direccionados a prestar o esclarecimento das causas dos mesmos e utilizados exclusivamente para fins de prevenção de futuras ocorrências similares de acidentes, não tendo nunca o objectivo de atribuição de culpa ou responsabilidade.

4. (Revogado)<sup>16</sup>.

5. Em caso de acidente ocorrido no território da República de Angola, cabem ao operador e à Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação Civil, entre outras, as seguintes obrigações:

- a) Quando a Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação exigir ensaios, exames, análises ou quaisquer outros trabalhos especializados em simuladores, *workshops* ou laboratórios especializados, no País ou no estrangeiro, o operador tem a obrigação de arcar com os custos decorrentes do envio e da realização dos referidos exames ou testes;
- b) A Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação Civil é suportada exclusivamente pelo Orçamento Geral do Estado e deve custear as despesas administrativas e logísticas de que a investigação exija, nos termos da regulamentação aplicável em vigor.

6. (Revogado)<sup>17</sup>.

7. A investigação de acidente ou incidente que envolva exclusivamente aeronaves militares, policiais ou aduaneiras, ocorrido em qualquer parte do território nacional, é da responsabilidade dessas instituições, podendo, caso seja solicitado, a entidade de investigação de acidentes de aviação prestar apoio ou mesmo conduzir o processo todo ou parte da investigação.

8. A Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação tem a mesma responsabilidade em caso de acidentes ou incidentes ocorridos em território nacional, em que estejam conjuntamente implicados civis, militares, polícias nacionais ou aeronaves aduaneiras, para o que também deve assinar acordos operacionais.

9. Os acidentes e incidentes com aeronaves com matrícula ou operador angolano que ocorram em território ou águas jurisdicionais estrangeiras ou em águas internacionais são sujeitos à investigação técnica prevista nos acordos internacionais sobre a matéria.

10. A investigação de acidente ou incidente com aeronave civil, ocorrido em área militar, policial ou aduaneira é da responsabilidade da Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação, em coordenação com as respectivas autoridades militares, policiais ou das alfândegas, com base nos acordos operacionais celebrados entre a Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação e as referidas autoridades.

11. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve adoptar medidas correctivas, com base nas recomendações de segurança operacional emitidas na sequência das investigações de acidentes e incidentes efectuadas pela Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação.

12. Os destinatários de qualquer recomendação de segurança da Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação têm a mesma obrigação. Os destinatários das recomendações de segurança emitidas pela Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação Civil devem notificar esta Autoridade sobre a Adopção das Medidas Correctivas Implementadas, nos prazos estabelecidos nos Regulamentos de Segurança Aérea de Angola e Normas Técnicas.

13. Compete à Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação verificar este cumprimento, independentemente do que venham a efectuar os órgãos de controlo e fiscalização da Autoridade Nacional da Aviação Civil.

14. As conclusões sobre as causas ou prováveis causas dos acidentes ou incidentes aéreos que a Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação chegar, devem ser tomadas sem qualquer tipo de interferência ou intervenção de qualquer autoridade do Estado de Angola, bem como qualquer outra entidade pública ou privada nacional ou estrangeira.

15. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve emitir os regulamentos que a Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação Civil requeiram para o desempenho das suas funções, referentes à notificação de acidentes, incidentes graves, incidentes e riscos operacionais em que estão envolvidos aeronaves civis e todos os elementos que constituem o sistema aeronáutico nacional.

16. A Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação, a seu pedido, e em coordenação com as entidades no âmbito dos mecanismos de cooperação pode contar com o apoio e a colaboração de outras entidades julgadas necessárias para a contribuição nos processos de investigação.

17. Sempre que se afigurar necessário, a Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação pode recorrer ao concurso de outros Estados ou entidades e de peritos técnicos credenciados para a condução de processos de investigação.

### CAPÍTULO III

#### Gestão do Espaço Aéreo

##### SECÇÃO I

##### Princípios Gerais

##### ARTIGO 14.º

##### (Princípio de autorização prévia)

Sem prejuízo do disposto nos tratados, convenções ou acordos internacionais de que Angola é Parte, a utilização do espaço aéreo angolano por qualquer aeronave requer a autorização prévia da Autoridade Nacional da Aviação Civil.

<sup>16</sup> Revogado pelo artigo 3.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238 de 20, de Dezembro, I Série.

<sup>17</sup> Revogado pelo artigo 3.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238 de 20, de Dezembro, I Série.

## ARTIGO 15.º

**(Princípio da proibição de oposição)**

1. Nas rotas a que se refere o artigo 20.º, ninguém pode opor-se ao sobrevoos de uma aeronave sobre determinada área, sem prejuízo do direito à indemnização se esse facto lhe causar prejuízos.

2. A aterragem em aeródromos privados por si só não confere aos respectivos exploradores o direito de impedir a continuação do voo.

ARTIGO 16.º<sup>18</sup>**(Condições de proibição e restrição)**

No interesse da soberania nacional, segurança pública, segurança operacional e segurança contra actos de interferência ilícita, a Autoridade Nacional da Aviação Civil pode proibir ou restringir, temporária ou permanentemente, o tráfego aéreo sobre determinadas áreas do território nacional, com efeito imediato, sem a responsabilidade por danos ou perdas decorrentes da execução desta medida.

ARTIGO 16.º-A<sup>19</sup>**(Sistema de Aeronaves Remotamente Pilotadas — RPAS)**

1. Nenhuma aeronave capaz de navegar sem piloto pode sobrevoar o território angolano sem autorização especial da Autoridade Nacional da Aviação Civil.

2. Compete à Autoridade Nacional da Aviação Civil aprovar as disposições necessárias, para que o RPAS (Sistema de Aeronaves Remotamente Pilotadas) possa navegar com segurança nas regiões acessíveis às aeronaves civis.

ARTIGO 16.º-B<sup>20</sup>**(Zonas proibidas)**

1. Por razões militares ou de segurança pública, o Estado Angolano pode limitar ou proibir de maneira uniforme que as aeronaves de outros Estados sobrevoem certas zonas do seu território, sempre que não façam distinção entre as suas próprias aeronaves, fazendo serviços internacionais regulares de transporte aéreo, e as aeronaves dos outros Estados Contratantes que se dediquem a serviços idênticos.

2. Estas zonas proibidas têm uma extensão razoável e são situadas de modo a não prejudicar inutilmente a navegação aérea.

3. Os limites das zonas proibidas situadas em território angolano e qualquer modificação a eles feita posteriormente devem ser comunicados com a maior brevidade possível aos demais Estados Contratantes e a OACI.

4. O Estado Angolano reserva-se também ao direito, em circunstâncias excepcionais ou durante um período de emergência, ou ainda no interesse da segurança pública, e para que tenha efeito imediato, de limitar ou proibir temporariamente os voos sobre a totalidade ou parte do seu território, contando que estas restrições se apliquem às aeronaves de todos os demais Estados sem distinção de nacionalidade.

<sup>18</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

<sup>19</sup> Aditado pelo artigo 2.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

<sup>20</sup> Aditado pelo artigo 2.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

5. O Estado Angolano, em conformidade com os regulamentos que venha a estabelecer, pode exigir de toda aeronave que penetre nas zonas referidas nos números anteriores, de aterrar logo que seja possível em algum aeroporto que designar no seu próprio território.

## ARTIGO 17.º

**(Princípio da gestão da utilização do espaço aéreo)**

1. O espaço aéreo é gerido de forma a possibilitar o movimento seguro, ordenado e expedito das aeronaves.

2. Compete à Autoridade Nacional da Aviação Civil desenvolver, planear e formular políticas, estabelecer normas e procedimentos respeitantes à utilização do espaço aéreo navegável da República de Angola nos termos, condições e limitações que julgar necessários para garantir a segurança das aeronaves e a eficiente utilização do espaço aéreo.

3. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve garantir que as instalações e pessoal necessário para protecção do tráfego aéreo obedeçam aos requisitos mínimos internacionalmente estabelecidos para a aviação civil.

4. Os poderes concedidos à Autoridade Nacional da Aviação Civil, nos termos desta secção, são exercidos apenas no espaço aéreo relativamente ao qual a responsabilidade pelo controlo do tráfego aéreo não tenha sido atribuída a um país estrangeiro, por um acordo internacional ou outro entendimento.

## ARTIGO 18.º

**(Medidas para garantir a segurança do espaço aéreo)**

A Autoridade Nacional da Aviação Civil pode, antes e durante a realização de um voo, proceder à verificação do cumprimento das medidas, normas e procedimentos relativos às aeronaves, às pessoas, às tripulações e aos bens transportados, bem como tomar as medidas que se afiguram adequadas para garantir a segurança da actividade aérea.

## SECÇÃO II

**Entrada, Sobrevoos e Saída de Aeronaves Estrangeiras**ARTIGO 19.º<sup>21</sup>**(Regime geral)**

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 16.º, a entrada, sobrevoos e saída de aeronaves estrangeiras do território nacional e das áreas jurisdicionais rege-se pela presente Lei, tratados ou acordos internacionais a que Angola e os Estados de registo dessas aeronaves estejam vinculados e os Regulamentos de Segurança Aérea de Angola.

2. A Autoridade Nacional da Aviação Civil pode estabelecer excepções ao regime previsto no número anterior, quando se tratar de operações de busca e salvamento, resgate ou operações de carácter humanitário.

## ARTIGO 20.º

**(Obrigatoriedade da utilização de rotas)**

As aeronaves que entram, sobrevoam ou saem do País devem seguir as rotas internacionais previamente aprovadas para o efeito pelos órgãos de controlo de tráfego aéreo que tenham jurisdição sobre o referido espaço aéreo.

<sup>21</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

ARTIGO 21.º  
(Condições de aterragem e descolagem)

Salvo em casos de força maior, as aeronaves que entram ou saiam do País devem fazer a sua primeira aterragem e a última decolagem em aeroporto internacional ou num outro aeródromo especialmente designado pela Autoridade Nacional da Aviação Civil onde estejam asseguradas as formalidades aduaneiras, migratórias e sanitárias.

ARTIGO 22.º  
(Aterragem fora de aeródromos)

1. O comandante ou, em caso de impedimento, qualquer outro membro da tripulação é obrigado a comunicar imediatamente à autoridade oficial mais próxima a aterragem da aeronave fora do aeródromo designado nos termos do artigo 21.º, por razão de força maior.

2. No caso previsto no número anterior, não é permitida a deslocação ou remoção da aeronave, salvo:

- a) Em caso de necessidade de garantir salvamento;
- b) Quando determinado pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

3. Não podem, igualmente, ser deslocados ou removidos do lugar de aterragem, sem autorização da Autoridade Nacional da Aviação Civil, as bagagens, mercadorias e cargas postais, bem como os equipamentos e fornecimentos, salvo se tal for necessário para evitar sua perda, destruição ou deterioração.

ARTIGO 23.º<sup>22</sup>  
(Obrigação de aterragem em território nacional)

1. Qualquer aeronave de registo estrangeiro que penetre no território nacional, ou nas suas áreas jurisdicionais sem a competente autorização, ou que tiver violado as prescrições relativas à segurança do tráfego aéreo pode ser obrigada a aterrar para averiguação dos motivos que originaram tal infracção.

2. O Estado Angolano, nos termos do artigo 3.º *Bis*, do Protocolo relativo a uma emenda à Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional, reserva-se o direito de fazer uso de medidas coercivas adequadas para fazer cumprir o estabelecido no número anterior.

3. O Estado Angolano tem o direito de exigir a aterragem, num aeroporto designado, de uma aeronave civil que sobrevoe sem autorização o seu território, ou se tiver motivos razoáveis para concluir que a aeronave está a ser utilizada para fins incompatíveis com os objectivos da Convenção, podendo, igualmente, dar a essa aeronave quaisquer outras instruções necessárias para pôr termo a tais violações, e recorrer a todos os meios adequados e compatíveis com as regras pertinentes do direito internacional, abstendo-se, em caso de intercessão, do recurso a armas de fogo e de colocar em perigo a vida e a segurança dos ocupantes da aeronave.

4. Toda a aeronave civil deverá acatar uma ordem dada em conformidade com o artigo 3.º *Bis* do Protocolo rela-

tivo a uma emenda à Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional, e o Estado Angolano tomará as medidas necessárias, nos termos dos Regulamentos de Segurança Aérea de Angola (RSAA), para obrigar ao cumprimento de tal ordem a qualquer aeronave civil matriculada em Angola ou utilizada por um operador que tenha a sede da sua actividade ou a sua residência permanente em Angola.

5. O Estado Angolano adopta as medidas adequadas à proibição do uso deliberado de aeronaves civis registadas em Angola, ou utilizadas por um operador que tenha a sua sede principal ou a sua residência permanente em Angola, para fins incompatíveis com os preceitos internacionalmente exigíveis.

6. O Estado Angolano, por via da Autoridade Nacional da Aviação Civil, adoptará medidas legais e sanções severas que serão remetidas às autoridades judiciais e policiais.

ARTIGO 24.º  
(Obrigação de aterragem no estrangeiro)

1. Qualquer aeronave matriculada ou explorada por quem tenha residência habitual, ou sede estatutária principal em Angola, deve acatar a ordem de aterragem no aeródromo designado por um Estado estrangeiro.

2. A Autoridade Nacional da Aviação Civil, após a notificação do não cumprimento da ordem referida no número anterior, pelas autoridades do Estado sobrevoado, deve submeter o caso à investigação e aplicar as correspondentes sanções ou tomar medidas apropriadas previstas na presente Lei.

CAPÍTULO IV  
Aeronaves

SECÇÃO I  
Disposições Gerais

ARTIGO 25.º  
(Natureza jurídica)

1. As aeronaves são bens móveis sujeitos a registo para efeitos de nacionalidade, matrícula, propriedade, exploração e outros actos previstos na presente Lei.

2. É criado o Registo Aeronáutico Angolano, órgão de registo de aeronaves de natureza pública, adstrito à Autoridade Nacional da Aviação Civil, nos termos regulamentados.

ARTIGO 26.º  
(Obrigatoriedade de registo)

É obrigatória a inscrição no Registo Aeronáutico Angolano de qualquer aeronave civil que opere em Angola e que não esteja registada em nenhum país estrangeiro, quando for propriedade ou explorada por:

- a) Cidadão nacional ou estrangeiro que seja legalmente residente em Angola;
- b) Sociedade ou entidade legalizada em actividade e de conformidade com as leis angolanas;
- c) Entidade pública angolana.

<sup>22</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

ARTIGO 27.º  
(Actos sujeitos a registo)

Devem ser inscritos no Registo Aeronáutico Angolano todos os actos expressamente exigidos pela presente Lei ou regulamentação dela decorrente, assim como por qualquer outra legislação vigente em Angola para o efeito.

SECÇÃO II  
Nacionalidade e Matrícula

ARTIGO 28.º  
(Nacionalidade)

O registo de uma aeronave, nos termos da presente Lei e respectivo regulamento, confere-lhe a nacionalidade angolana.

ARTIGO 29.º  
(Marcas de nacionalidade e de matrícula)

1. Às aeronaves registadas são conferidos certificados de registo e atribuídas marcas distintivas de nacionalidade e matrícula angolana, ao abrigo do Regulamento sobre o Registo de Aeronaves.

2. Sem prejuízo dos actos jurídicos praticados anteriormente, as aeronaves matriculadas em Estado estrangeiro podem adquirir as marcas de nacionalidade e matrícula angolana após cancelado o registo anterior.

SECÇÃO III  
Constituição, Modificação e Extinção de Direitos sobre Aeronaves,  
Motores, Hélices, Acessórios e Sobressalentes

SUBSECÇÃO I  
Disposições Gerais

ARTIGO 30.º  
(Direito subsidiário)

1. Em tudo o que não for especialmente regulado na presente Lei e demais legislação aplicável, todos os actos, ou negócios jurídicos constitutivos, modificativos e extintivos de direitos sobre aeronaves, motores, hélices, acessórios e sobressalentes são regulados pela legislação geral em vigor.

2. Os direitos referidos no número anterior só têm efeitos desde que inscritos no Registo Aeronáutico Angolano.

ARTIGO 31.º  
(Actos realizados no estrangeiro)

1. Os actos e contratos que importem reconhecimento, constituição, aquisição, divisão, transmissão, modificação e extinção do direito de propriedade ou de outra situação jurídica sobre aeronaves, motores de aeronaves, de hélices, de acessórios e de sobressalentes, quando praticados ou celebrados no estrangeiro e destinados a produzirem efeitos legais em Angola, devem constar de documento autêntico ou autenticado nos termos da lei.

2. Os direitos referidos no n.º 1 do artigo anterior só produzem efeitos após inscrição no Registo Aeronáutico Angolano.

SUBSECÇÃO II  
Aquisição e Perda de Propriedade sobre Aeronave

ARTIGO 32.º  
(Aquisição de propriedade)

A propriedade sobre aeronave pode ser adquirida por qualquer meio previsto na legislação que regula o direito de propriedade.

ARTIGO 33.º  
(Perda de propriedade)

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

ARTIGO 34.º  
(Abandono)

As aeronaves de nacionalidade angolana, ou estrangeira acidentadas, ou imobilizadas, de facto, no território nacional ou nas suas águas territoriais, bem como as suas partes ou despojos, consideram-se abandonadas e, sem prejuízo das disposições da Convenção relativa ao reconhecimento Internacional dos Direitos sobre Aeronaves, perdidas a favor do Estado Angolano, se o seu proprietário ou explorador não se apresentar para reclamá-las e retirá-las no prazo de seis meses, a contar da data da notificação da ocorrência do acidente, ou da imobilização.

ARTIGO 35.º  
(Perecimento)

Considera-se perecida a aeronave após 180 dias, contados a partir da data da última observação ou da data que dela se teve a última notícia ou quando verificada a improbabilidade da sua recuperação.

ARTIGO 36.º  
(Remoção)

1. A Autoridade Nacional da Aviação Civil pode proceder à imediata remoção da aeronave abandonada ou perecida, suas partes ou despojos, quando representem um perigo para a navegação aérea, para a infra-estrutura aeronáutica, para os meios de comunicação ou, se necessário, para prevenir a sua deterioração e a do meio ambiente.

2. As despesas resultantes da remoção e conservação da aeronave são de responsabilidade do proprietário ou operador.

ARTIGO 37.º  
(Cancelamento do registo)

1. Verificado e confirmado o abandono ou o perecimento de uma aeronave registada em Angola, mediante investigação levada a cabo pelos serviços competentes, a Autoridade Nacional da Aviação Civil deve cancelar o respectivo registo nos serviços de Registo Aeronáutico Angolano, após notificação ao proprietário, operador ou seu representante legal.

2. O direito prescrito no ponto anterior carece de notificação edital prévia ao proprietário, operador ou seu representante legal.

3. As despesas de remoção e conservação da aeronave são de responsabilidade do proprietário, operador ou seu representante legal.

SECÇÃO IV  
Operação e Navegabilidade

ARTIGO 38.º  
(Operação)

1. Nenhuma aeronave de Registo Aeronáutico Angolano ou estrangeiro deve operar no espaço aéreo sob jurisdição do Estado Angolano, sem cumprir com as exigências sobre

operações de aeronaves estabelecidas na presente Lei e nos Regulamentos de Segurança Aérea em vigor na República de Angola, de acordo com os padrões estabelecidos nos certificados aplicáveis a tais aeronaves.

2. Para as operações fora de Angola, todos os tripulantes e operadores licenciados e certificados em Angola devem, em adição às regras publicadas pelo Estado onde decorre a operação, cumprir com as exigências sobre operações de aeronaves estabelecidas na presente Lei e nos Regulamentos de Segurança Aérea em vigor na República de Angola e nos seus certificados.

**ARTIGO 39.º**  
(Certificados de navegabilidade)

O certificado de navegabilidade é um documento emitido pela Autoridade Nacional da Aviação Civil que atesta que a aeronave, de acordo com o seu certificado tipo, está em condições para efectuar operação segura, está em conformidade com as normas e procedimentos estabelecidos nos Regulamentos de Segurança Aérea em vigor na República de Angola.

**ARTIGO 40.º**  
(Obrigatoriedade dos certificados de navegabilidade)

1. Nenhuma aeronave pode ser explorada sem o certificado de navegabilidade, cuja validade não deve estender-se para além do prazo estipulado e enquanto observadas as condições obrigatórias nele mencionadas.

2. Os requisitos, condições e provas necessárias à obtenção ou renovação dos certificados de navegabilidade, assim como o prazo de vigência e os casos de suspensão ou cancelamento, são estabelecidos nos Regulamentos de Segurança Aérea em vigor na República de Angola.

**ARTIGO 41.º**  
(Certificados de navegabilidade estrangeiros)

Os certificados de navegabilidade emitidos no estrangeiro podem ser validados desde que os mesmos obedeçam aos requisitos fixados nos Normativos Técnicos Aeronáuticos em vigor na República de Angola, bem como nos padrões internacionais estabelecidos ao abrigo da Convenção Sobre a Aviação Civil Internacional.

**SECÇÃO V**  
**Transferência das Funções e Obrigações do Estado de Matrícula**

**ARTIGO 42.º**<sup>23</sup>  
(Condições)

1. De acordo com o artigo 83.º Bis do Convenção sobre Aviação Civil Internacional, a Autoridade Nacional de Aviação Civil pode transferir ou trocar, após a assinatura de um acordo bilateral, suas funções e deveres a outra autoridade aeronáutica de outro Estado, no que diz respeito a aeronaves registadas, de acordo com os artigos 12.º (Regras do Ar), 31.º (Certificados de Aeronavegabilidade) e, 32.º

<sup>23</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

(Licenças de Pessoal) da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, nos termos seguintes:

- a) Pode atribuir responsabilidades indicadas quanto às funções e atribuições por si transferidas, conforme especificado no acordo bilateral, regulado pelos artigos enumerados no número anterior, para as aeronaves registadas em Angola, transferidas para o estrangeiro e aceitar responsabilidades quanto às funções e os deveres regulamentados das aeronaves registadas no estrangeiro que sejam transferidas para Angola, de acordo com o disposto na Convenção da Aviação Civil Internacional;
- b) Pode determinar, no acordo bilateral, a transferência de funções e atribuições nas condições que considere necessárias e prudentes, salvo aquelas em que a Autoridade Nacional de Aviação Civil não pode transferir responsabilidades, por aeronaves registadas em Angola, para um Estado que não cumpra as suas obrigações ao abrigo do direito internacional em matéria de vigilância da segurança da aviação civil.

2. As funções e obrigações de um Estado estrangeiro em relação à operação ou aeronavegabilidade de uma determinada aeronave de sua nacionalidade podem ser transferidas, total ou parcialmente, para Angola, nos termos estabelecidos na Convenção sobre a Aviação Civil Internacional.

**ARTIGO 43.º**  
(Efeitos da transferência)

A transferência prevista no artigo anterior produz efeitos relativamente a outros Estados após celebração de acordo entre Angola e o Estado Contratante, devendo ser registado na Organização de Aviação Civil Internacional e tornado público, nos termos das disposições da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional de 1944 e suas emendas, depois de um dos dois Estados-Partes no mencionado acordo ter comunicado directamente aos demais Estados a sua existência e alcance.

**CAPÍTULO V**  
**Serviços Aéreos**

**ARTIGO 44.º**  
(Tipos de serviços aéreos)

Os serviços aéreos compreendem os Serviços Aéreos Públicos e os Serviços Aéreos Privados.

**SECÇÃO I**  
**Serviços Aéreos Públicos**

**ARTIGO 45.º**  
(Tipos de Serviços Aéreos Públicos)

Os Serviços Aéreos Públicos classificam-se em Serviços de Transporte Aéreo e Serviços Aéreos Especializados conforme definido nos termos dos artigos seguintes.



ARTIGO 46.º  
(Serviços de Transporte Aéreo)

1. Os Serviços de Transporte Aéreo compreendem os serviços de transporte de passageiros, carga e correio, regular ou não-regular, doméstico ou internacional.

2. Ninguém pode realizar Serviço de Transporte Aéreo sem ser titular de um certificado de operador aéreo emitido pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

3. Os requisitos de segurança para a emissão dos referidos certificados são estabelecidos pela Autoridade Nacional da Aviação Civil, em Normativos Técnicos Aeronáuticos apropriados.

4. O transporte aéreo de pessoas afectadas por doenças contagiosas ou mentais, convalescentes, quando estas últimas constituem um perigo iminente para a segurança do voo e dos passageiros, deve efectuar-se em conformidade com as normas que sejam reguladas pela Autoridade Nacional da Aviação Civil, de modo a garantir a sua segurança e da operação aérea.

ARTIGO 47.º  
(Serviço Aéreo Regular Doméstico)

1. Considera-se Serviço Aéreo Regular Doméstico o transporte realizado na base de um programa e horários pré-estabelecidos, cujo itinerário de origem e de destino estão situados em território nacional.

2. O Serviço 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 destino.

ARTIGO 48.º  
(Serviço Aéreo não Regular Doméstico)

Considera-se Serviço Aéreo não Regular Doméstico o transporte ocasional, cujo regime de exploração compreende o fornecimento ao utilizador da capacidade total ou parcial da aeronave, mediante remuneração e cujos pontos de partida, intermédios e de destino estejam situados em território nacional.

ARTIGO 49.º<sup>24</sup>  
(Requisitos para o acesso ao Transporte Aéreo Doméstico)

Os requisitos para o acesso e exercício da actividade de transporte aéreo doméstico são estabelecidos por acto próprio da Autoridade Nacional da Aviação Civil.

ARTIGO 50.º  
(Serviço Aéreo Internacional Regular)

Considera-se Serviço Regular Internacional o transporte aéreo de passageiros, de bagagens, de carga, de ou correio, realizado entre um ponto situado no território angolano e um ponto situado no território de qualquer outro Estado, obedecendo a um programa e horários pré-estabelecidos.

ARTIGO 51.º<sup>25</sup>  
(Requisitos para o acesso ao Serviço Aéreo Internacional Regular)

1. O transporte aéreo internacional regular 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 que decorrerem as negociações dos referidos acordos, podem ser concedidas autorizações provisórias de exploração.

3. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve estabelecer as normas e condições para o exercício de direitos de tráfego aéreo, por parte dos operadores aéreos estrangeiros, dentro dos princípios contidos nos respectivos acordos bilaterais ou multilaterais de transporte aéreo, de que Angola é parte.

4. As normas e condições referidas no número anterior devem ser estabelecidas de forma a impedir a concorrência ruínosa, defender convenientemente os interesses nacionais e assegurar o melhor rendimento económico dos transportadores nacionais.

ARTIGO 52.º  
(Autorização de empresas estrangeiras)

1. Para operar em Angola, uma empresa aérea estrangeira deve obter uma autorização de funcionamento.

2. Para os efeitos do número anterior, o pedido de autorização para funcionamento é acompanhado dos seguintes documentos:

- a) Prova de achar-se constituída conforme a lei do seu país;
- b) Um exemplar do seu estatuto social ou instrumento constitutivo equivalente;
- c) Relação de accionistas ou de sócios e respectivas nacionalidades;
- d) Instrumento de nomeação do seu representante legal em Angola;
- e) Documentos de certificação técnica da empresa e das aeronaves.

3. Uma empresa aérea estrangeira só pode operar em Angola desde que apresente à Autoridade Nacional da Aviação Civil:

- a) As tarifas que pretende aplicar entre os pontos referidos no respectivo acordo aéreo;
- b) O horário, equipamento e capacidade a utilizar para fins de aprovação ou outro fim, conforme estabelecido nas condições da autorização de funcionamento.

ARTIGO 53.º  
(Transporte aéreo não regular internacional)

1. Considera-se Serviço Aéreo não Regular Internacional o transporte aéreo ocasional de passageiros, de bagagens, de carga ou correio, realizado entre pontos situados no território de diferentes Estados.

<sup>24</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

<sup>25</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

2. O transporte aéreo não regular internacional tem por finalidade atender pontualmente às necessidades de transporte aéreo que não possam ser satisfeitas pelos serviços regulares.

3. As condições para a realização de operações internacionais não regulares são fixadas pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

**ARTIGO 54.º**  
**(Natureza dos serviços aéreos especializados)**

Os serviços aéreos especializados compreendem as actividades de aerofotografia, de aerofotogrametria, de aerocinematografia, de aerotopografia, de prospecção, exploração, detecção de elementos naturais, de publicidade aérea, de protecção da agricultura, de investigação, de ensino e treinamento de pessoal de voo e de qualquer outra actividade remunerada, distinta do transporte público.

**ARTIGO 55.º 26**  
**(Requisitos para o acesso)**

Os requisitos para a prestação de serviços aéreos especializados são fixados por acto próprio da Autoridade Nacional da Aviação Civil.

**SECÇÃO II**  
**Serviços Aéreos Privados**

**ARTIGO 56.º**  
**(Definição)**

Os serviços aéreos privados compreendem as actividades aéreas de recreio, turismo ou desportivas, transporte reservado ao proprietário ou operador da aeronave e trabalho aéreo ou Serviços Aéreos Especializados em benefício exclusivo do proprietário ou operador da aeronave.

**ARTIGO 57.º 27**  
**(Requisitos para o acesso)**

Os requisitos para o acesso ao exercício de serviços aéreos privados são fixados por acto próprio da Autoridade Nacional da Aviação Civil.

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

**SECÇÃO I**  
**Infra-Estruturas Aeronáuticas**

**SUBSECÇÃO I**  
**Disposições Gerais**

**ARTIGO 58.º**  
**(Definição)**

Para os efeitos da presente Lei, consideram-se infra-estruturas aeronáuticas:

- a) Aeródromos e aeroportos;
- b) Servidões aeronáuticas;

- c) Sistemas e meios de prevenção, salvamento e combate a incêndios em aeronaves;
- d) Facilidades de desembarço, incluindo os serviços auxiliares;
- e) Sistemas e serviços de facilitação e segurança.

**ARTIGO 59.º**  
**(Coordenação e controlo)**

Constitui responsabilidade da Autoridade Nacional da Aviação Civil coordenar e controlar a execução das políticas sobre a infra-estrutura aeronáutica, bem como estabelecer e rever periodicamente os padrões mínimos exigidos para a operação das facilidades de navegação aérea em território angolano.

**SUBSECÇÃO II**  
**Aeródromos**

**ARTIGO 60.º**  
**(Classificação dos aeródromos)**

1. Os aeródromos são classificados em civis e militares. Os primeiros são destinados essencialmente à actividade da aviação civil e os segundos destinados essencialmente para a actividade da aviação militar.

2. Os aeródromos civis são classificados em públicos e privados, agrupando-se em categorias de aeronaves, de embarque, de desembarque de passageiros, de bagagens e cargas, em conformidade com os Normativos Técnicos Aeronáuticos em vigor.

3. São aeródromos públicos aqueles que se destinam ao uso público, podendo, neste caso, ser utilizados por quaisquer aeronaves.

4. São aeródromos privados aqueles que se destinam ao uso exclusivo dos seus operadores ou por quem estes especialmente autorizem em conformidade com as condições do seu licenciamento.

5. Regulamento próprio estabelece em que circunstâncias o aeródromo privado é considerado de utilidade pública.

6. Nenhum aeródromo civil deve ser utilizado sem estar devidamente certificado ou cadastrado para o efeito pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

**ARTIGO 61.º 28**  
**(Construção, operação e manutenção)**

1. A construção, operação e manutenção dos aeródromos civis deve obedecer aos Normativos Técnicos Aeronáuticos em vigor.

2. A instalação e a operação de quaisquer serviços de infra-estrutura aeronáutica, dentro ou fora do aeródromo civil, dependem exclusivamente da autorização prévia da Autoridade Nacional da Aviação Civil.

3. Todo o aeródromo aberto ao uso público de aeronaves nacionais está também aberto, em condições uniformes de igualdade às aeronaves de todos os outros Estados Contratantes, desde que se observe o disposto na presente Lei.

<sup>26</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

<sup>27</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

<sup>28</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

4. As condições referidas no número anterior aplicam-se ao uso pelas aeronaves de todos os Estados Contratantes de todas as facilidades de navegação aérea, incluindo os serviços de rádio e meteorologia, que estejam à disposição do público para a segurança e rapidez da navegação aérea.

ARTIGO 62.º  
(Utilização de aeródromos públicos)

Os aeródromos públicos e infra-estruturas de apoio à navegação aérea podem ser utilizados por quaisquer aeronaves civis militares autorizadas a operar no espaço aéreo angolano sem distinção de propriedade ou de nacionalidade.

ARTIGO 63.º  
(Domínio dos aeródromos públicos)

1. Os aeródromos públicos, enquanto universalidades com destino específico, constituem bens de domínio público.

2. O domínio dos aeródromos compreende as aéreas destinadas:

- a) À 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 veículos;
- g) Ao acesso ao recinto aeroportuário.

3. O regime do domínio público dos aeródromos é regulado por acto próprio do Titular do Poder Executivo.

ARTIGO 64.º<sup>29</sup>  
(Tarifas de utilização)

1. A utilização das áreas e facilidades referidas no artigo anterior está sujeita ao pagamento de tarifas aplicáveis em conformidade com as leis e regulamentos em vigor.

2. As tarifas exigidas ou permitidas para o uso de aeroportos, ou facilidades para a navegação aérea por parte das aeronaves de qualquer outro Estado Contratante se ajustarão às seguintes normas:

- a) No tocante às aeronaves que não se dediquem a Serviços Aéreos Internacionais Regulares, não são mais altas que as pagas por aeronaves nacionais da mesma classe dedicadas a operações similares;
- b) No tocante às aeronaves empregadas em Serviços Aéreos Internacionais, as tarifas não são mais altas que as pagas por aeronaves nacionais e empregadas em serviços aéreos internacionais similares.

3. Nenhuma taxa, direito ou outros encargos que visem unicamente o privilégio de trânsito, sobre o território angolano ou de entrada e saída do mesmo, são lançadas às aeronaves de outro Estado Contratante ou sobre as pessoas, ou bens que se encontrem a bordo das mesmas.

ARTIGO 65.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 pela Autoridade Nacional da Aviação Civil em função das suas características, da natureza e âmbito dos operadores aéreos e tipos de voo permitidos, em conformidade com os Normativos Técnicos Aeronáuticos em vigor.

3. Os aerportos destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras, para a realização de Serviços Internacionais Regulares, são classificados como aerportos internacionais.

SUBSECÇÃO III  
Servições Aeronáuticas

ARTIGO 66.º  
(Regime)

1. A utilização de propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio à navegação aérea está sujeita a restrições especiais designadas servidões aeronáuticas necessárias para garantir a segurança das operações aéreas.

2. As restrições a que se refere o artigo anterior são relativas à:

- a) Utilização das propriedades no tocante a edificações, culturas agrícolas ou outros propósitos, incluindo residenciais;
- b) Utilização de animais, veículos, sinais luminosos ou outros objectos de natureza temporária ou permanente;
- c) Tudo que possa dificultar as manobras das aeronaves, causa interferências nos sinais de auxílio à radionavegação, embaraçar a visibilidade de auxílios visuais ou de outra forma perigar a operação segura das aeronaves.

ARTIGO 67.º  
(Plano geral das zonas de servidão)

1. A Autoridade Nacional da Aviação Civil, em conjunto com as autoridades locais, estabelecem um plano geral de servidão dos aeródromos, onde se incluem as seguintes zonas:

- a) Circundante de protecção ao perímetro dos aeródromos;
- b) De protecção de ruído; e
- c) De protecção aos auxílios à navegação aérea.

2. O plano descrito no número anterior deve incluir tudo o que possa dificultar as manobras de aeronaves, causar interferências nos sinais de auxílio à radionavegação, embaraçar a visibilidade de auxílios visuais ou de outra forma perigar a operação segura das aeronaves.

<sup>29</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

ARTIGO 67.º-A<sup>30</sup>**(Redução de perigos causados pela fauna nos aeródromos e zonas vizinhas)**

1. A presença da fauna, aves e outros, nos aeródromos e nas suas zonas vizinhas, representa uma ameaça séria à segurança operacional das aeronaves, e, estão sujeitas às restrições especiais que visam minimizar a probabilidade de colisões entre vida animal e aeronaves.

2. As zonas limítrofes ou urbanizações próximas dos limites dos aeródromos que podem atrair a fauna carecem de um estudo aeronáutico específico, aprovado pela Autoridade Nacional da Aviação Civil que demonstre a redução da probabilidade da fauna ocasionar um perigo para a aviação civil.

## ARTIGO 68.º

**(Poder de embargo)**

1. A Autoridade Nacional da Aviação Civil, em conjunto com as autoridades locais, podem embargar obras, ou construções de qualquer natureza que contrariem os planos referidos no artigo anterior, ou ainda exigir a demolição das obras erguidas em desacordo com os mesmos.

2. Em caso de demolição ou destruição de obstáculos levantados antes da publicação dos planos de servidão, o respectivo proprietário tem direito a uma justa indemnização cujo valor é fixado por acordo.

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

## SUBSECÇÃO IV

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

## ARTIGO 69.º

**(Organização e funcionamento)**

1. Todos os aeroportos civis situados em território angolano ou sob jurisdição angolana devem estar dotados de sistemas adequados de prevenção, socorro e combate a incêndios, apetrechados com meios adequados à sua categoria, em conformidade com os Normativos Técnicos Aeronáuticos em vigor e com as normas internacionais estabelecidas ao abrigo da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional.

2. Para assegurar adequadamente os serviços de socorro e combate a incêndios nos aeródromos públicos destinados ao tráfego doméstico, as respectivas administrações podem, mediante acordo, designar entidades públicas ou privadas devidamente autorizadas para executar os serviços de socorro, prevenção e combate a incêndios.

3. Para os efeitos do número anterior, as unidades de prevenção e combate a incêndios estabelecidas pela Autoridade Nacional da Aviação Civil possam ser garantidas.

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

## ARTIGO 70.º

**(Coordenação)**

1. Compete à administração dos aeródromos a coordenação dos serviços de prevenção e combate a incêndios nos aeródromos, devendo para esse efeito assegurar:

- a) A organização dos serviços;
- b) O equipamento e demais materiais necessários;
- c) Tudo o que for necessário para o desempenho eficaz da actividade de prevenção e combate a incêndios.

2. É da responsabilidade da administração dos aeródromos o estabelecimento de planos e procedimentos de prevenção e combate a incêndios dos respectivos aeródromos, devendo tais planos incluir, obrigatoriamente:

- a) Nível de protecção a assegurar em cada aeródromo;
- b) Dimensão da zona crítica a proteger em caso de ocorrência de incêndios no aeródromo;
- c) Os débitos mínimos dos agentes extintores;
- d) A quantidade, tipo e qualidade dos agentes extintores que devem estar disponíveis de acordo com a categoria do respectivo aeródromo;
- e) Os mínimos de intervenção;
- f) Todos os demais assuntos relacionados com os serviços de socorro, prevenção e combate a incêndios que reclamem regras especiais.

## ARTIGO 71.º

**(Acordos de cooperação e assistência)**

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

## ARTIGO 72.º

**(Jurisdição da Autoridade Nacional da Aviação Civil)**

Compete à Autoridade Nacional da Aviação Civil determinar a conformidade dos planos e procedimentos submetidos pelas administrações dos aeródromos, com os Normativos Técnicos Aeronáuticos em vigor e com as normas internacionais estabelecidas ao abrigo da Convenção sobre Aviação civil Internacional.

## SUBSECÇÃO V

**Facilidades de Desembarço e Serviços Auxiliares**

## ARTIGO 73.º

**(Facilidades)**

1. Para os efeitos da presente Lei, consideram-se facilidades de desembarço os seguinte meios, sistemas e áreas:

- a) Meios de transporte para os passageiros, trabalhadores e carga;
- b) Sistemas para despacho e recolha de bagagem;
- c) Sistemas informativos visuais de voo;
- d) Sistemas de climatização e iluminação geral;
- e) Sistemas de informação sonora;
- f) Áreas de pré-embarque;
- g) Locais destinados aos serviços públicos;

<sup>30</sup> Aditado pelo artigo 2.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

*h)* Outros meios, sistemas, ou áreas cuja implementação seja autorizada pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

2. Os operadores dos aeródromos devem assegurar a existência de facilidades de desembarço.

**ARTIGO 74.º**  
(Serviços auxiliares)

1. Para os efeitos da presente Lei, os serviços auxiliares compreendem:

- a)* As agências de carga aérea;
- b)* A assistência de combustível e lubrificantes;
- c)* Os serviços de carga aérea;
- d)* Os serviços de rampa ou pista nos aeródromos;
- e)* Os serviços de assistência em terra;
- f)* Os serviços de protecção da aviação civil;
- g)* Os serviços de hotelaria dos aeródromos;
- h)* Os serviços destinados a apoio comercial e ao funcionamento dos estabelecimentos empresariais nos aeródromos;
- i)* Os serviços sanitários;
- j)* Os serviços aduaneiros e de migração;
- k)* Os demais serviços conexos à navegação aérea ou infra-estrutura aeronáutica, fixados em regulamento pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

2. O funcionamento dos serviços descritos nas alíneas a) até f) estão sujeitos à certificação, nos termos em que vierem a ser definidos pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

3. O funcionamento dos estabelecimentos para a prestação dos serviços mencionados nas alíneas g) e h) dependem de autorização da administração aeroportuária.

**ARTIGO 75.º**  
(Serviços sanitários, aduaneiros e de migração)

Os serviços de controlo sanitário, aduaneiro e migratório são executados pelos órgãos competentes, nos termos previstos na lei e regulamentação própria aplicável.

**SUBSECÇÃO VI**  
Serviços de Facilitação e Sistemas de Segurança da Aviação Civil

**ARTIGO 76.º**<sup>31</sup>  
(Sistema Nacional de Segurança Aérea e Facilitação)

1. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve instituir um Sistema Nacional de Facilitação e Segurança da Aviação Civil contra actos de interferência ilícita e definir as suas atribuições, organização e normas de funcionamento.

2. Estabelecer, implementar e manter o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil com objectivo principal de garantir a segurança dos passageiros, tripulações, aeronaves, pessoal de operações de terra, instalações aeroportuárias e público em geral.

3. A Autoridade Nacional da Aviação Civil é o órgão responsável pela elaboração, desenvolvimento, implementação e manutenção do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

<sup>31</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

4. Às infracções e violações as disposições sobre Segurança da Aviação Civil são aplicáveis sanções civis e criminais, previstas na Lei da Aviação Civil, Lei dos Crimes e demais legislação especial em vigor.

5. A Autoridade Nacional da Aviação Civil é igualmente a Autoridade de Segurança da Aviação Civil.

6. Compete à Autoridade Nacional da Aviação Civil a aprovação e coordenação de todos os programas e políticas de segurança da aviação civil, assim como a supervisão da sua implementação.

7. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve estabelecer e aplicar as normas e práticas recomendadas do Anexo 17 à Convenção Internacional da Aviação Civil as operações da aviação civil internacional, bem como garantir que as medidas projectadas para proteger a aviação civil contra actos de interferência ilícita, sejam aplicadas às operações domésticas na medida do possível, com base em uma avaliação de risco de segurança realizada pelas autoridades nacionais relevantes especificadas no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil.

8. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve estabelecer, desenvolver, implementar e manter os seguintes programas:

- a)* Programa Nacional de Formação, Treino e Certificação em Segurança da Aviação Civil;
- b)* Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil;
- c)* Programa Nacional de Facilitação do Transporte Aéreo.

**ARTIGO 77.º**<sup>32</sup>  
(Programa Nacional de Segurança Operacional da Aviação Civil)

A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve instituir um Programa Nacional de Segurança Operacional da Aviação Civil e definir as suas atribuições, organização, normas de funcionamento e as tarefas de segurança das entidades envolvidas na avaliação do risco de segurança operacional.

**SECÇÃO II**  
Serviços de Navegação Aérea

**SUBSECÇÃO I**  
Disposições Gerais

**ARTIGO 78.º**<sup>33</sup>  
(Natureza dos Serviços de Navegação Aérea)

1. Consideram-se Serviços de Navegação Aérea todos os serviços e sistemas disponíveis ou destinados para o uso no apoio à navegação aérea.

2. Para os efeitos da presente Lei, os Serviços de Navegação Aérea compreendem:

- a)* Serviços de tráfego aéreo;
- b)* Comunicações aeronáuticas, navegação aérea e vigilância;

<sup>32</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

<sup>33</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

- c) Informação aeronáutica;
- d) Meteorologia aeronáutica;
- e) Busca e salvamento;
- f) Cartografia Aeronáutica;
- g) Procedimentos para os Serviços de Navegação Aérea — Operações das Aeronaves (PANS-OPS).

ARTIGO 79.º  
(Prestação de Serviços de Navegação Aérea)

1. Cabe ao Estado a prestação de Serviços de Navegação Aérea, que directamente quer através de empresas ou entidades concessionárias por si designadas.

2. O regime de concessão dos Serviços de Navegação Aérea é estabelecido por Decreto Executivo do Titular do Órgão encarregado da Aviação Civil.

3. Pela prestação dos Serviços de Navegação Aérea é devida uma tarifa cobrada em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis.

SUBSECÇÃO II  
Serviços de Tráfego Aéreo

ARTIGO 80.º  
(Serviços de Navegação Aérea)

Consideram-se Serviços de Navegação Aérea os Serviços de Tráfego Aéreo os serviços de coordenação prestados às aeronaves, destinados a garantir a segurança, ordem e rapidez do fluxo do tráfego aéreo, bem como a utilização eficiente do espaço aéreo navegável.

ARTIGO 81.º  
(Regras de voo)

A Autoridade Nacional da Aviação Civil estabelece, através da publicação dos correspondentes Normativos Técnicos Aeronáuticos, as regras a observar pelas aeronaves e prestadores de serviço que operam no espaço aéreo sob sua jurisdição.

SUBSECÇÃO III  
Serviços de Comunicações Aeronáuticas,  
Navegação Aérea e Vigilância

ARTIGO 82.º<sup>34</sup>  
(Categoria de Serviços de Comunicações Aeronáuticas,  
Navegação e Vigilância)

1. Os Serviços de Comunicações Aeronáuticas têm em vista garantir o fornecimento de informações úteis à conduta segura e eficiente dos voos, nas seguintes categorias:

- a) Serviço móvel aeronáutico;
- b) Serviço de radionavegação aeronáutica;
- c) Serviço de vigilância e anti-colisão e demais serviços definidos pela OACI.

2. Os Serviços de Comunicações Aeronáuticas, Navegação e Vigilância devem dotar-se de uma rede de telecomunicações aeronáuticas capaz de satisfazer as necessidades específicas da aviação civil, observando o disposto na legislação em vigor relativa aos Serviços de Telecomunicações Aeronáuticas.

<sup>34</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

ARTIGO 83.º<sup>35</sup>  
(Normas dos Serviços de Telecomunicações Aeronáuticas,  
Navegação e Vigilância)

As normas dos Serviços de Telecomunicações Aeronáuticas, Navegação e Vigilância incluindo as especificações dos tipos e dos parâmetros essenciais dos equipamentos, requisitos em matérias de potência, radiofrequência, modulação, características do sinal e respectivo controlo das condições de recepção e de alinhamento, são estabelecidas em Normativos Técnicos Aeronáuticos, ouvida a Autoridade das Telecomunicações.

ARTIGO 84.º  
(Apoios à navegação aérea)

1. Consideram-se apoios à navegação aérea os sistemas que permitem às aeronaves a determinação de forma contínua, precisa e fiável a sua posição em qualquer parte do espaço aéreo para os efeitos de prestação dos Serviços de Tráfego Aéreo.

2. Os apoios à navegação aérea compreendem:

- a) Sistemas terrestres convencionais de localização e sinalização visual ou radiofónica;
- b) Sistemas de bordo autónomos ligados a satélites de órbita.

3. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve estabelecer os Normativos Técnicos Aeronáuticos aplicáveis à operação dos apoios à navegação aérea.

ARTIGO 84.º-A<sup>36</sup>  
(Auxílio à navegação aérea e sistemas uniformes)

O Estado Angolano, na medida do possível, compromete-se a:

- a) Estabelecer em seu território aeroportos, serviços de radiocomunicações, meteorologia e outras facilidades de navegação aérea internacional, de acordo com as normas e processos que forem recomendados ou oportunamente estabelecidos;
- b) Adoptar e colocar em vigor os sistemas, processos, códigos, emblemas, sinais, luzes e outras normas ou regulamentos uniformes de comunicação adequados que sejam recomendados ou estabelecidos em tempo útil;
- c) Colaborar em medidas de carácter internacional, de forma a garantir a publicação de mapas e cartas aeronáuticas de acordo com as normas que se recomendem estabelecer.

SUBSECÇÃO IV  
Serviços de Informação Aeronáutica

ARTIGO 85.º  
(Natureza dos Serviços de Informação Aeronáutica)

Consideram-se Serviços de Informação Aeronáutica aqueles que visam fornecer, dentro do espaço aéreo sob jurisdição angolana, toda a informação ou dados aeronáuticos necessários à segurança, regularidade e eficiência da navegação aérea.

<sup>35</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

<sup>36</sup> Aditado pelo artigo 2.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

## ARTIGO 86.º

**(Alterações no estado de funcionamento dos serviços)**

1. As tripulações de aeronaves devem comunicar ao provedor dos serviços aeronáuticos e à Autoridade Aeronáutica, pelos meios mais expeditos disponíveis, todas as alterações do estado técnico-operacional ou no funcionamento das instalações e Serviços de Navegação Aérea de quem tomem conhecimento.

2. Todos os operadores de aeronaves são obrigados a fornecer atempadamente todas as informações necessárias à prestação dos Serviços de Informação Aeronáutica de que tenham conhecimento.

## ARTIGO 87.º

**(Prestação dos serviços)**

1. A prestação de Serviços de Informação Aeronáutica é da competência da Autoridade Nacional de Aviação Civil.

2. No interesse da segurança e regularidade da Aviação Civil, a Autoridade Aeronáutica pode delegar a prestação de serviço de informação aeronáutica a outras entidades.

## SUBSECÇÃO V

**Serviços de Meteorologia Aeronáutica**

## ARTIGO 88.º

**(Natureza dos Serviços de Meteorologia Aeronáutica)**

Consideram-se Serviços de Meteorologia Aeronáutica os destinados à recolha, processamento e disseminação da informação meteorológica necessária à segurança, à regularidade e à eficiência da navegação aérea.

## ARTIGO 89.º

**(Coordenação e execução dos Serviços de Meteorologia Aeronáutica)**

1. A prestação de Serviços de Meteorologia Aeronáutica é da competência exclusiva do Estado, quer directamente, quer através de empresas ou entidades por si designadas.

2. Compete ao Órgão da Administração do Estado responsável pela Actividade de Meteorologia a coordenação, o controlo administrativo e o asseguramento técnico da assistência em meteorologia à navegação aérea.

## ARTIGO 90.º

**(Centros Meteorológicos Aeronáuticos)**

1. Os aeródromos angolanos devem estar dotados de Centros Meteorológicos Aeronáuticos equipados de meios e pessoal adequado à prestação de Serviços de Informação Meteorológica, em conformidade com os requisitos estabelecidos pelos Normativos Técnicos Aeronáuticos apropriados.

2. Tais requisitos devem incluir uma coordenação estreita entre os utilizadores da informação meteorológica aeronáutica e os Centros Meteorológicos Aeronáuticos referidos no número anterior.

## ARTIGO 91.º

**(Tarifas dos Serviços de Meteorologia Aeronáutica)**

Pela prestação de Serviços de Meteorologia Aeronáutica é devida uma tarifa cobrada em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis.

## ARTIGO 92.º

**(Fornecimento de informações meteorológicas)**

1. As aeronaves em voo têm a obrigação de comunicar aos Serviços de Navegação Aérea, pelos meios mais expeditos possíveis, todos os fenómenos meteorológicos importantes observados em voo.

2. Os Serviços de Meteorologia Aeronáutica devem, com o devida antecedência, disponibilizar para disseminação atempada através dos mecanismos apropriados, todas as previsões meteorológicas necessárias à segurança, eficiência e regularidade dos voos, conforme prescrito nos Normativos Técnicos Aeronáuticos em vigor.

## ARTIGO 93.º

**(Estações de observação meteorológica)**

A Entidade responsável pelos Serviços de Meteorologia Aeronáutica deve estabelecer e equipar estações de observação meteorológicas nos aeródromos, em obediência ao estabelecido nos Normativos Técnicos Aeronáuticos e em locais de interesse à segurança da navegação aérea no espaço aéreo sob jurisdição angolana.

## SUBSECÇÃO VI

**Serviços de Busca e Salvamento**

## ARTIGO 94.º

**(Natureza dos Serviços de Buscas e Salvamento)**

1. A busca e salvamento de aeronaves perdidas, acidentadas, ou em perigo, bem como de pessoas e bens transportados são considerados actividade de interesse público.

2. Considera-se igualmente de interesse público o resgate de pessoas e propriedades envolvidas, afectadas pelo aterragem forçada das aeronaves.

## ARTIGO 95.º

**(Auxílio às aeronaves em perigo)**

1. O Estado Angolano deve prestar todo o auxílio possível às aeronaves que se encontrem em perigo no seu território nacional e sujeitar ao controlo pela autoridade nacional das aeronaves de registo angolano, e permitir que os proprietários das aeronaves, ou as autoridades do Estado onde estejam registadas prestem o auxílio que as circunstâncias o exigirem.

2. Para os efeitos do número anterior, nas missões de busca e salvamento de aeronaves perdidas, o Estado Angolano deve solicitar cooperação de outros Estados Contratantes e de serviços privados.

## ARTIGO 96.º

**(Organização e funcionamento)**

O Estado Angolano deve criar um Sistema Nacional Integrado de Busca e Salvamento, definindo as suas competências, organização e normas de funcionamento.

## SUBSECÇÃO VII

**Serviços de Cartografia Aeronáutica**

## ARTIGO 97.º

**(Natureza dos Serviços de Cartografia Aeronáutica)**

Consideram-se Serviços de Cartografia Aeronáutica o conjunto de estudos e operações técnicas destinadas à elaboração de mapas e cartas aeronáuticas, para atender as exigências da navegação aérea.

ARTIGO 98.º  
(Prestação dos serviços)

1. Cabe ao Estado a prestação dos Serviços de Cartografia Aeronáutica, quer directamente ou através de empresas ou entidades concessionárias por si designadas.

2. A publicação e manutenção dos mapas e cartas aeronáuticas são feitas em conformidade com os padrões recomendados e devem ser disponibilizadas a nível internacional.

SUBSECÇÃO VIII  
Procedimentos de Navegação Aérea e Operação de Aeronaves

ARTIGO 99.º  
(Serviço PANS-OPS — Desenho de Procedimentos)

Consideram-se serviços de PANS-OPS os destinados à concepção de procedimentos de aproximação e partida de aeronaves, com objectivo de garantir um nível aceitável de segurança operacional durante as operações de voo e de navegação aérea.

ARTIGO 100.º  
(Prestação dos serviços)

1. A prestação dos serviços PANS-OPS é da competência da Autoridade Nacional da Aviação Civil.

2. No interesse da segurança e regularidade da aviação civil, a Autoridade Nacional da Aviação Civil pode delegar a prestação dos serviços PANS-OPS a outras entidades por si designadas.

CAPÍTULO VII  
Fiscalização das Actividades Aeronáuticas

ARTIGO 101.º  
(Natureza das Actividades Aeronáuticas)

Consideram-se Actividades Aeronáuticas o conjunto de actividades e os serviços vinculados ao emprego de aeronaves civis.

ARTIGO 102.º<sup>37</sup>  
(Entidade competente)

1. Todas as actividades aeronáuticas estão sujeitas à fiscalização pela Autoridade Nacional da Aviação Civil e pelos seus inspectores devidamente autorizados, os quais devem estar munidos de credenciais conferindo-lhes tal autoridade.

2. Todos os inspectores da Autoridade Nacional da Aviação Civil têm acesso irrestrito e ilimitado a todas as instalações aeroportuárias, aeronaves, para acederem e inspeccionar documentos relacionados a aviação civil no âmbito do desempenho das suas funções e deveres.

3. Os inspectores da Autoridade Nacional da Aviação Civil devem fazer cumprir, observar os regulamentos sobre a aplicação das regras de resolução de questões de segurança.

4. Ao abrigo do n.º 1 do presente artigo, os inspectores da Autoridade Nacional da Aviação Civil têm competências para a aplicação das regras de resolução de questões de segurança operacional e contra actos de interferência

ilícita, incluindo às acções imediatas previstas na presente Lei, assim como nos Regulamentos de Segurança Aérea de Angola.

ARTIGO 103.º<sup>38</sup>  
(Poderes gerais de fiscalização)

No uso dos poderes de fiscalização compete à Autoridade Nacional da Aviação Civil, designadamente:

- a) Exigir o cumprimento das obrigações previstas nas licenças, autorizações e concessões atribuídas, bem como das disposições contidas na presente Lei, regulamentos e demais Normativos Técnicos Aeronáuticos aplicáveis e executar as medidas cabíveis para a resolução das deficiências detectadas;
- b) Exercer a fiscalização sobre os operadores de aeronaves, infra-estruturas aeronáuticas, Serviços de Navegação Aérea, incluindo os prestadores de serviços de apoio à navegação aérea e auxiliares ao transporte aéreo;
- c) Suspender, restringir ou impor sanções a operação de aeronaves, aeródromos, equipamentos, actividades aeronáuticas, quando não forem cumpridas as condições de segurança operacional e de prevenção contra actos de interferência ilícita, ou outras estabelecidas nas licenças, autorizações ou certificados, e autorizar o seu reinício, uma vez sanadas essas irregularidades;
- d) Impedir a realização de voo, operação de equipamentos, materiais, instalações, no interesse da segurança pública;
- e) Proibir a utilização de instalações e/ou equipamentos que não ofereçam segurança ou de outra forma periguem a realização segura do voo, ou constituam risco à segurança da aviação civil;
- f) Exigir a entrega de documentos, registos, equipamentos e materiais para averiguar a sua conformidade com a presente Lei, regulamentos e demais Normativos Técnicos Aeronáuticos aplicáveis;
- g) Suspender, cancelar actividades aeronáuticas, imobilizar aeronaves ou encerrar instalações, a título preventivo e com efeito imediato, nos casos de detecção de irregularidades que constituam risco iminente à segurança de voo e à segurança da aviação civil e infracções às disposições da presente Lei, Regulamentos e Normativos Técnicos Aeronáuticos;
- h) Suspender ou cancelar, a título preventivo e com efeito imediato, o exercício dos privilégios outorgados por licenças, certificados, qualificações ou autorizações, em caso de flagrante violação dos deveres específicos, tipificados pelas disposições normativas em vigor;

<sup>37</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

<sup>38</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.



- i)* Solicitar a colaboração de autoridades administrativas, aduaneiras, fiscais e policiais, e outras que se verificarem necessárias para a manutenção do controlo de qualidade da segurança operacional e da aviação civil;
- j)* Identificar as pessoas que se encontrem em flagrante violação das normas vigentes, no caso de não ser possível, se aplicável, o recurso à autoridade policial em tempo útil;
- k)* Inspeccionar e testar a efectividade das medidas de segurança, procedimentos e performance dos equipamentos de segurança e de apoio à navegação aérea;
- l)* Impor acções correctivas, incluindo a retificação imediata de quaisquer deficiências, e ou aplicar medidas de execução e fazer cumprir todos os requisitos de segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita.

ARTIGO 104.º<sup>39</sup>**(Direito de acesso para a fiscalização)**

A Autoridade Nacional da Aviação Civil e seus representantes têm livre e ininterrupto acesso com o objectivo de verificar a conformidade com a presente Lei, Regulamentos de Segurança Aérea de Angola, e demais normas internacionais aplicáveis para inspeccionar, auditar, verificar, investigar e observar:

- a)* A qualquer local, onde se desenvolvam actividades da aviação civil, documentos e registos, aeródromos, hangares, facilidades de manutenção, treino, de prestação de serviços de apoio à navegação aérea, áreas de serviço de rampa e de combustível, áreas restritas e zonas reservadas, equipamentos, materiais e facilidades aeroportuárias, pessoal aeronáutico;
- b)* Qualquer aeronave civil operando no território da República de Angola e áreas sob sua jurisdição para assegurar a sua aeronavegabilidade e a conformidade das suas operações;
- c)* Qualquer aeronave civil portadora do registo aeronáutico angolano, onde quer que se encontre, e de circulação nas áreas restritas de segurança dos aeroportos com equipamento e artigos proibidos de simulação aprovados;
- d)* As instalações de qualquer operador aéreo angolano, onde quer que se encontre, às escalas nacionais e internacionais ou operador aéreo estrangeiro a operar em território angolano;
- e)* Entrar e inspeccionar qualquer aeronave civil portadora de registo aeronáutico angolano ou qualquer aeronave civil operando em território

da República de Angola, sobre áreas sob sua jurisdição, com o objectivo de avaliar qualquer procedimento de segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita;

- f)* Entrar em qualquer terreno, instalação ou edifício em qualquer aeroporto do Estado para fins de actividades de controle de qualidade, ou terreno fora de um aeroporto ocupado para fins comerciais relacionado com um aeroporto ou operador de aeronave;
- g)* Exigir que um operador de aeronave, aeroporto, aeródromo ou ocupante de terreno fora da infra-estrutura aeroportuária usado para fins comerciais relacionados com a actividade aeroportuária, forneça informações relevantes para qualquer auditoria, inspecção, vistoria, teste ou investigação;
- h)* Obter acesso à documentação e registos de segurança operacional e contra actos de interferência ilícita relevantes;
- i)* Entrevistar qualquer pessoa com o propósito de avaliar o padrão de segurança operacional ou contra actos de interferência ilícita ou a implementação de procedimentos de segurança;
- j)* Levar para um aeroporto, área do lado ar ou qualquer área restrita de segurança, e usar qualquer equipamento necessário para realizar as suas funções, incluindo rádios, câmaras, dispositivos de gravação (áudio e vídeo) e artigos especialmente restritos ou proibidos autorizados, como réplica de amas ou dispositivos explosivos simulados.

## CAPÍTULO VIII

**Investigação de Acidentes e Incidentes Aéreos**ARTIGO 105.º<sup>40</sup>**(Plano de assistência a vítimas de acidentes de aviação civil e seus familiares)**

O Estado Angolano deve estabelecer um plano de assistência às vítimas de acidentes de aviação civil e seus familiares, que é estruturado e actualizado regularmente de acordo com as directrizes estabelecidas pela Organização Internacional da Aviação Civil nesta matéria.

## ARTIGO 106.º

**(Obrigação dos proprietários e operadores)**

É obrigação dos proprietários das aeronaves, seus operadores ou representantes legais, a notificação e fornecimento das informações necessárias à investigação, à guarda dos bens e destroços, assistência às vítimas e seus familiares, ressarcimentos dos danos resultantes, bem como a cobertura dos encargos decorrentes da investigação.

<sup>39</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

<sup>40</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

ARTIGO 107.º<sup>41</sup>  
(Obrigação de informar)

1. Em caso de acidente ou incidente de uma aeronave de nacionalidade angolana no estrangeiro ou em território nacional, os proprietários, operadores e pilotos das aeronaves são obrigados a comunicar imediatamente os acidentes e incidentes à Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação ou à autoridade pública mais próxima.

2. A mesma obrigação aplica-se a todas as pessoas que tomem conhecimento de qualquer acidente ou incidente de aviação ou da existência de destroços de uma aeronave ou de pessoas que se possam presumir serem sobreviventes de um acidente ou incidente de aviação.

3. A autoridade que tiver conhecimento da ocorrência de acidente ou incidente de aviação deve notificar imediatamente a Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação ou a Autoridade Nacional da Aviação Civil e deve tomar as medidas de socorro ou salvamento mais urgentes das vítimas, bem como impedir o acesso de pessoas não autorizadas ao local do evento.

ARTIGO 108.º<sup>42</sup>  
(Obrigação de vigilância)

A adopção das disposições constantes no artigo anterior implica o isolamento da área, com vista a evitar a aproximação ou intervenção de pessoas não autorizadas ao local do acidente ou dos restos de uma aeronave acidentada.

ARTIGO 109.º  
(Obrigação de prestação de declarações)

Qualquer pessoa é obrigada a prestar declarações perante a ANIPAA, relativamente a todos os factos relacionados com os processos de investigação de acidentes aéreos.

ARTIGO 109.º-A<sup>43</sup>  
(Colaboração da Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação com outras entidades do Estado)

1. A pedido da autoridade policial ou judiciária, a Autoridade de Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação deve colocar especialistas à disposição para realizar os exames necessários para o processo de investigação do acidente ou incidente aeronáutico ou aeronave civil, desde que:

- a) Não exista, no órgão solicitante, técnico treinado ou equipamento adequado para os exames exigidos;
- b) A autoridade requerente discrimine os exames para serem feitos;

<sup>41</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

<sup>42</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

<sup>43</sup> Aditado pelo artigo 2.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

c) Exista no quadro de pessoal da Autoridade de Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação técnico treinado e equipamento adequado para os exames exigidos;

d) A entidade requerente arque com todas as despesas correspondentes ao pedido.

2. O especialista indicado, nos termos do n.º 1 do presente artigo, não pode ter participado na investigação do mesmo acidente, representando a Entidade Responsável pela investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação.

ARTIGO 110.º<sup>44</sup>  
(Obrigações de relatar e sujeição a exame)

As pessoas singulares ou colectivas, públicas ou privadas, são obrigadas a elaborar os relatórios que lhes forem solicitados pela Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação, bem como permitir, em tempo útil, o acesso a exames da documentação, do material e evidências relevantes e dos antecedentes necessários à investigação de acidentes e incidentes aéreos.

ARTIGO 111.º<sup>45</sup>  
(Remoção da aeronave e objectos)

1. A remoção ou retirada da aeronave que sofreu acidente ou incidente, dos elementos afectados e dos objectos que porventura tenham estado presentes para a produção do evento, é realizada somente com autorização do investigador encarregado de conduzir a investigação e mediante prévia coordenação com a Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação.

2. A Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação deve coordenar a sua actuação com as autoridades judiciárias, militares, policiais, sanitárias e aduaneiras, nos limites da competência de cada uma delas.

ARTIGO 112.º<sup>46</sup>  
(Acção judicial e intervenção policial)

1. A intervenção da Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação não impede a acção dos Órgãos de Investigação Criminal, nem a intervenção policial, nos termos da legislação penal em vigor, quando as ocorrências estejam relacionadas com actos criminais.

2. Nos acidentes de aviação, as Autoridades de Investigação Criminal e Policiais competentes podem sempre intervir, em concertação com a Entidade Responsável pela Investigação de Acidentes e Incidentes de Aviação, ainda que não seja manifesto que o acidente esteja relacionado com actos criminais.

<sup>44</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

<sup>45</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

<sup>46</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

## CAPÍTULO IX Pessoal Aeronáutico

### SECÇÃO I Disposições Gerais

#### ARTIGO 113.º (Natureza do Pessoal Aeronáutico)

1. Considera-se Pessoal Aeronáutico o conjunto de pessoas habilitadas profissional e academicamente para o exercício de funções relacionadas com a operação, certificação ou manutenção de aeronaves civis ou dos serviços de navegação aérea.

2. Para o exercício das suas funções, o conjunto de pessoas mencionadas no número anterior está sujeito à autorização, licenciamento ou certificação da Autoridade Nacional do Aviação Civil, nos termos dos Regulamentos de Segurança Aérea em vigor.

#### ARTIGO 114.º (Competência da Autoridade Nacional da Aviação Civil)

Compete à Autoridade Nacional da Aviação Civil emitir, validar, homologar, suspender ou cancelar todos os certificados de idoneidade aeronáutica emitidos aos pilotos, técnicos e assistentes de bordo, técnicos de manutenção de aeronaves, controladores de tráfego aéreo, bem como todas as demais profissões destinadas a apoiar e garantir a segurança da realização dos voos, nos termos dos Regulamentos de Segurança Aérea em vigor.

#### ARTIGO 115.º (Validação de certificados estrangeiros)

1. Compete à Autoridade Nacional da Aviação Civil, em conformidade com os Regulamentos de Segurança Aérea em vigor, efectuar a validação ou rejeição dos certificados de idoneidade aeronáutica, emitidos por outros Estados a cidadãos nacionais ou estrangeiros que exerçam funções no território angolano ou em aeronaves registadas em Angola.

2. A validação de certificados de estrangeiros deve ainda ser efectuada em conformidade com as disposições dos acordos ou tratados internacionais aos quais Angola esteja vinculada.

#### ARTIGO 116.º (Regime de trabalho)

À Autoridade Nacional de Aviação Civil compete estabelecer o regime de trabalho do Pessoal Aeronáutico, estipulando as horas máximas de trabalho, descanso e outras condições de serviço aplicáveis ao Pessoal Aeronáutico e outras pessoas às quais se ache conveniente à aplicação do regime especial do Pessoal Aeronáutico, ao abrigo dos Regulamentos de Segurança Aérea em vigor.

#### ARTIGO 117.º (Licenças e certificados)

O Pessoal Aeronáutico em serviço deve munir-se obrigatoriamente das licenças e certificados de aptidão exigidos ao abrigo da presente Lei e Regulamentos de Segurança Aérea em vigor que os habilitam para o exercício das funções a que se propõem.

## SECÇÃO II Formação do Pessoal Aeronáutico

### ARTIGO 118.º (Escolas ou cursos de aviação civil)

1. Sem prejuízo do estabelecido noutros diplomas legais, as escolas ou cursos de aviação civil ou de actividades a ela relacionadas, incluindo estágios ou formação em oficinas de manutenção e de fabrico de material aeronáutico, estão sujeitas à autorização prévia emitida pela Autoridade Nacional de Aviação Civil em conformidade com os Regulamentos de Segurança Aérea em vigor.

2. As escolas e centros de formação situados no estrangeiro, para que ministrem acções de formação a técnicos aeronáuticos angolanos carecem da certificação da Autoridade Aeronáutica.

3. Exceptuam-se do estabelecido no número anterior as escolas ou cursos de aviação ou actividades afins, destinadas exclusivamente à formação de técnicos aeronáuticos militares, cujo regime de aplicação é fixado em legislação apropriada.

### SECÇÃO III Pessoal Navegante

#### ARTIGO 119.º (Regime geral)

1. Para os efeitos da presente Lei, entende-se por Pessoal Navegante todas as pessoas devidamente habilitadas e indicadas a exercer funções a bordo de aeronaves durante o voo.

2. O exercício de funções a bordo de aeronaves registadas em Angola está sujeito aos termos e condições estabelecidos nos Regulamentos de Segurança Aérea em vigor na República de Angola.

#### ARTIGO 120.º (Composição e competência das tripulações)

A composição, funções, competências e responsabilidades dos tripulantes a bordo das aeronaves civis registadas em Angola são estabelecidas nos Regulamentos de Segurança Aérea em vigor e nos manuais aprovados pela Autoridade Nacional de Aviação Civil.

## CAPÍTULO X Responsabilidade Civil

### SECÇÃO I Disposições Gerais

#### ARTIGO 121.º (Responsabilidade civil)

Em tudo o que não for regulado na presente Lei e demais legislação especial aplicável, a responsabilidade civil decorrente da execução de um contrato de transporte aéreo e de danos causados a terceiros na superfície por aeronave ou decorrente da prestação de serviços de apoio, incluindo nesses a exploração de aeródromos, hangares, o abastecimento de combustível, os serviços de assistência em terra e os serviços de provisões de bordo, bem como a responsabilidade decorrente de abaloamento de aeronaves, é regulada pela lei geral vigente.

ARTIGO 122.º  
(Seguro obrigatório)

1. Qualquer transportador ou operador de aeronave, explorador de aeródromo e provedor de Serviços de Tráfego Aéreo é obrigado a contratar seguro para garantir eventual indemnização pelos danos previstos neste capítulo.

2. O regime do seguro obrigatório previsto no número anterior é fixado em legislação própria.

3. Estão sujeitos ao regime do seguro obrigatório os operadores de *handling*, *catering*, gestores de terminais e prestadores de outros serviços auxiliares, nos termos a serem definidos nas condições de acesso ao exercício da actividade.

ARTIGO 123.º  
(Prazos)

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

SECÇÃO II  
Responsabilidade Contratual

ARTIGO 124.º  
(Danos por morte ou lesão de passageiros)

1. Na execução de um contrato de transporte aéreo, independentemente de culpa, o transportador contratual é responsável pela morte, ferimento ou qualquer outra lesão sofrida pelos passageiros, desde que o acidente que causou os danos haja ocorrido a bordo da aeronave ou durante qualquer das operações de embarque ou desembarque.

2. Para os efeitos do disposto no número anterior, entende-se por:

- a) Operações de embarque, as realizadas durante o período em que os passageiros se encontrem sob as ordens do transportador, até que entrem na aeronave;
- b) Operações de desembarque, as realizadas desde que os passageiros abandonem a aeronave, até que deixem de estar sob as ordens do transportador.

ARTIGO 125.º  
(Danos a bagagens e mercadorias)

1. O transportador é responsável pelos danos causados às mercadorias registadas e ocorridos durante o transporte aéreo, nomeadamente destruição, perda ou avaria.

2. Para os efeitos do disposto no número anterior, o transporte aéreo compreende o período durante o qual, as bagagens e mercadorias se encontram sob a responsabilidade do transportador, seja num aeródromo, a bordo de uma aeronave ou nas instalações do transportador e, em caso de aterragem fora de aeródromo, em qualquer outro lugar.

3. O período de transporte aéreo compreende o transporte rodoviário, marítimo ou fluvial efectuado fora de um aeródromo, se alguns desses transportes for realizado em execução de um contrato de transporte aéreo, com o fim de proceder à carga, à entrega ou ao transbordo.

4. O período de transporte aéreo compreende o período durante o qual as bagagens e mercadorias encontram-se nos depósitos alfandegários, sob responsabilidade do transportador.

ARTIGO 126.º  
(Danos causados pelo atraso)

Salvo os casos de força maior, no transporte aéreo de passageiros, bagagens e de mercadorias, o transportador é responsável pelos danos causados pelo atraso.

ARTIGO 127.º  
(Responsabilidade de substituição do transporte aéreo)

1. O transportador é responsável, quando, sem o consentimento do expedidor, substituir, total ou parcialmente, o transporte aéreo previsto no contrato por outra forma de transporte.

2. Nos casos previstos no número anterior, o transporte realizado é considerado como transporte aéreo.

ARTIGO 128.º  
(Montantes da indemnização)

Os montantes de indemnização pelos danos causados a passageiros, bagagens e mercadorias, pelo atraso verificado no transporte, são fixados em legislação própria.

ARTIGO 129.º  
(Recepção de bagagens e mercadorias)

1. A recepção de bagagens sem reclamação do destinatário constitui presunção de que as mesmas foram entregues em bom estado e de conformidade com o título de transporte, salvo prova em contrário.

2. A recepção de mercadorias sem reclamação do destinatário por um prazo máximo de 48 horas constitui presunção de que as mesmas foram entregues em bom estado e de conformidade com o título de transporte, salvo prova em contrário.

ARTIGO 130.º  
(Direitos do passageiro em caso de anomalias ou não realização de voo)

1. Se um voo previsto não for realizado, o passageiro tem direito ao reembolso do preço do bilhete de passagem correspondente ao percurso não realizado e ao pagamento das despesas ordinárias de deslocação, alimentação, alojamento e comunicação.

2. Em caso de interrupção do voo, o passageiro tem direito ao reembolso da parte proporcional do preço do bilhete de passagem pelo percurso não realizado e ao pagamento das despesas ordinárias de deslocação, alimentação, alojamento e comunicação desde o lugar da aterragem até o lugar mais próximo que lhe permita continuar a viagem.

3. Se um voo for iniciado antes da hora fixada e, por essa razão, o passageiro não poder embarcar, ainda que estivesse à disposição do transportador no horário previsto, o mesmo tem, igualmente, direito, à sua escolha, entre a devolução do preço do bilhete de passagem correspondente ao percurso não realizado ou à realização da viagem por conta do transportador e no primeiro voo disponível para a mesma rota, através do mesmo ou de outro transportador.

4. No caso previsto no número anterior, ficam também a cargo do transportador as despesas ordinárias de deslocação, alimentação, alojamento e comunicação que o passageiro tiver que realizar.

5. O disposto nos números anteriores não impede a indemnização ao passageiro pelos danos sofridos, em virtude da não realização, interrupção ou antecipação do voo.

#### ARTIGO 131.º

##### (Direitos do passageiro em caso de excesso de reservas)

1. Se o transportador efectuar reservas para uma determinada viagem em número que exceda a capacidade da aeronave, os passageiros que, tendo as suas reservas confirmadas, não puderam embarcar devido a esse facto, têm direito de, à sua escolha, efectuar a viagem no voo seguinte e na mesma rota que o mesmo transportador tiver que realizar ou ser embarcado no primeiro voo semelhante de um outro transportador que fizer a mesma rota.

2. Em quaisquer dos casos previstos no número anterior, as despesas de deslocação, alojamento, alimentação e comunicação que os passageiros tiverem que efectuar devem ser suportadas pelo transportador responsável.

3. O disposto nos números anteriores não impede a indemnização ao passageiro pelos danos eventualmente sofridos.

#### ARTIGO 132.º

##### (Falta ou atraso do passageiro ao embarque)

1. O passageiro que não se apresentar ou chegar tarde ao embarque para o qual foi feita a reserva e emitido o respectivo bilhete de passagem ou interromper a viagem não tem o direito de exigir a devolução total do preço do bilhete de passagem, nem o custeamento de despesas de deslocação, alojamento, alimentação e comunicações em que eventualmente incorra.

2. No acto da reserva, o transportador deve, por escrito, informar aos passageiros sobre as penalidades a que os mesmos estão sujeitos em caso de não se apresentarem ou chegarem tarde ao embarque.

#### ARTIGO 133.º

##### (Exclusão ou atenuação de responsabilidade)

1. A responsabilidade do transportador pode ser excluída ou atenuada, se provar que os danos foram causados exclusivamente pelo passageiro ou que este contribuiu para os causar.

2. No transporte aéreo de pessoas, a responsabilidade do transportador pode, de igual modo, ser excluída ou atenuada, se provar que a morte ou lesão se deva exclusivamente ao estado de saúde do passageiro.

3. No transporte de bagagens e mercadorias, a responsabilidade do transportador é excluída, se o dano causado for devido exclusivamente à natureza ou ao defeito ou vício próprio das bagagens e mercadorias ou à sua defeituosa embalagem.

#### ARTIGO 134.º

##### (Transporte sucessivo e combinado)

1. O transporte que tiver que se efectuar por via aérea e sucessivamente por vários transportadores, através de um só contrato ou de uma série deles, é tido como transporte único, quando for considerado pelas partes como uma só operação.

2. No caso previsto no número anterior, o passageiro pode intentar acções directamente contra o primeiro transportador ou contra o transportador que efectuar o transporte durante o qual tenha ocorrido o acidente ou o atraso.

3. Tratando-se de transporte de bagagens e mercadorias, pode instaurar acções:

- a) O expedidor contra o primeiro transportador;
- b) O destinatário, ou quem tenha o direito à entrega, contra o último transportador;
- c) O expedidor e o destinatário, ou quem tenha o direito à entrega, contra o transportador que efectuar o transporte durante o qual tenha ocorrida a destruição, a avaria ou o atraso.

4. Os transportadores referidos no número anterior são responsáveis solidariamente perante o expedidor, o destinatário ou quem tenha o direito à entrega das bagagens e mercadorias.

5. Nos casos de transporte sucessivo ou combinado, realizado uma parte por aeronaves e outra parte por qualquer outro meio de transporte, as disposições da presente Lei apenas se aplicam ao transporte aéreo.

#### ARTIGO 135.º

##### (Responsabilidade do transportador de facto)

1. Se o transporte aéreo for contratado por um transportador e efectuado por outro, a responsabilidade de ambos perante o utente contratante é regulada por legislação complementar.

2. O utente pode demandar, tanto o transportador com quem contratou, como o que efectuou o transporte, sendo ambos responsáveis solidariamente pelos danos que lhe foram causados, sem prejuízo das acções que, entre eles, podem ser interpostos.

#### ARTIGO 136.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 II

##### Responsabilidade Não Contratual

#### ARTIGO 137.º

##### (Danos causados a terceiros na superfície)

1. Quem sofrer danos em terra causados por uma aeronave em voo ou pelo seu barulho anormal ou, ainda, por pessoas ou coisas caídas ou dela atiradas tem direito à sua reparação, nas condições fixadas na presente secção.

2. Considera-se que uma aeronave se encontra em voo, desde o momento em que emprega a força motriz para se descolar até o momento em que termina o percurso da aterragem.

3. Para os efeitos do disposto no n.º 1, a anormalidade do barulho da aeronave é determinada de acordo com os Regulamentos de Segurança Aérea de Angola em vigor e com as normas internacionais estabelecidas ao abrigo da Convenção de Chicago de 1944.

**ARTIGO 138.º**  
**(Responsabilidade do operador)**

1. A responsabilidade prevista no artigo anterior cabe ao operador da aeronave.

2. Aquele que, sem ter a disposição da aeronave, a usa sem o consentimento do respectivo operador, responde pelos danos causados.

3. No caso previsto no número anterior, o operador da aeronave é responsável solidariamente perante o lesado, salvo se provar que tomou todas as medidas necessárias para evitar o seu uso ilegítimo.

4. Para a garantia da indemnização pelos danos previstos na presente secção é instituído o seguro obrigatório, cujo regime é objecto de legislação especial.

**ARTIGO 139.º**  
**(Extensão da responsabilidade)**

1. O operador da aeronave é responsável integralmente pelos danos causados a terceiros em terra.

2. Se existirem vários lesados num mesmo acidente, o operador de aeronave responde integralmente pelos danos sofridos por cada um deles.

3. O operador de aeronave pode, ainda, responder pela reparação integral dos danos supervenientes, resultantes de factos dolosos causados por ele ou pelas pessoas que se encontram sob a sua dependência, actuando no exercício das suas funções, independente da quantia que eventualmente tenha pago.

**ARTIGO 140.º**  
**(Exclusão ou atenuação de responsabilidade)**

1. Não há lugar à reparação, se os danos causados a terceiros em terra não forem a consequência directa dos factos referidos no n.º 1 do artigo 134.º

2. Se os danos a terceiros em terra forem causados pela vítima ou esta contribuiu para causá-los, a responsabilidade do operador da aeronave pode ser excluída ou atenuada.

**SECÇÃO III**  
**Abalroamento Aéreo**

**ARTIGO 141.º**  
**(Natureza do Abalroamento Aéreo)**

1. Considera-se Abalroamento Aéreo toda a colisão entre duas ou mais aeronaves em movimento.

2. Considera-se que uma aeronave está em movimento, quando:

- a) Em deslocação pela superfície com o auxílio da sua própria força motriz;
- b) Em voo.

**ARTIGO 142.º**  
**(Danos resultantes do Abalroamento Aéreo)**

Consideram-se como resultantes do Abalroamento Aéreo os danos causados:

- a) Pela colisão de duas ou mais aeronaves em movimento;
- b) A uma aeronave em movimento, ou a pessoas, ou bens a bordo dela, por outra aeronave em movimento, ainda que não se tenha verificado uma verdadeira colisão.

**ARTIGO 143.º**  
**(Responsabilidade)**

1. O operador ou explorador de aeronave é responsável pelos danos de abalroamento que der causa.

2. Em caso de concorrência de causa no abalroamento, a responsabilidade pelos danos causados às aeronaves ou a pessoas e bens a bordo é repartida entre cada um dos respectivos operadores, em função da proporção em que cada um concorrer para o dano e, não sendo possível determinar esta proporção, em partes iguais.

3. Nos casos de concorrência de culpa, a responsabilidade dos operadores de aeronaves é solidária, sem prejuízo do direito de regresso daquele que pagou uma quantia superior àquela que lhe competia contra o co-autor ou co-autores dos danos.

4. Havendo culpa de um só explorador ou operador, é ele exclusivamente o responsável.

**ARTIGO 144.º**  
**(Extensão e limites de responsabilidade)**

1. A responsabilidade do operador pelos danos causados a uma ou mais aeronaves não deve exceder:

- a) O respectivo valor real no momento do Abalroamento Aéreo ou interferência, incluindo os seus equipamentos e acessórios, ou valor do custo da sua reparação ou substituição, bem como os danos derivados da não utilização da aeronave;
- b) Os montantes estabelecidos, em conformidade com o artigo 140.º, para os danos causados às pessoas e bens a bordo.

2. Não prevalecem os limites de responsabilidade fixados no presente artigo quando:

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

**ARTIGO 145.º**  
**(Exoneração de responsabilidade)**

1. O operador de aeronave exonera-se da sua responsabilidade pelos danos causados, se provar que, tanto ele como os seus dependentes, tomaram todas as medidas necessárias para evitá-los e foi impossível impedi-los.

2. O operador de aeronave não pode invocar o disposto no número anterior, quando os danos causados derivam do seu dolo ou do dolo de alguma das pessoas que trabalham na sua dependência directa, actuando no exercício das suas funções.

ARTIGO 146.º

(Responsabilidade em resultado de Abalroamento Aéreo)

1. Os operadores de aeronaves respondem solidariamente pelos danos causados a terceiros em terra em virtude do Abalroamento Aéreo de duas ou mais aeronaves em voo, nos termos previstos na Secção II do presente capítulo.

2. Se o Abalroamento Aéreo for devido a caso fortuito ou força-maior, o operador de cada aeronave responde pelos danos causados, nas condições previstas na presente secção.

ARTIGO 147.º

(Direito de reembolso)

1. Nos casos previstos no n.º 2 do artigo anterior, o operador da aeronave que tiver pago uma quantia superior à que lhe competia, tem o direito de reembolso em relação ao excedente.

2. Se o Abalroamento Aéreo for provocado por culpa de uma das aeronaves, o operador da aeronave não culpada tem o direito de reembolso contra o operador da aeronave culpada em relação ao valor das indemnizações que for obrigado a pagar por causa da solidariedade.

3. Em caso de concorrência de culpa, o operador da aeronave que, em consequência da solidariedade, tiver pago uma quantia superior a que devia tem o direito de reembolso em relação ao montante excedente.

4. O operador de aeronave demandado para reparação dos danos causados pelo Abalroamento Aéreo deve comunicar o facto ao operador da aeronave contra quem tenciona exercer o direito de reembolso, no prazo de seis meses a contar da data da citação da acção judicial.

5. O operador da aeronave não pode exercer o seu direito de reembolso, se não fizer a comunicação a que se refere o número anterior no prazo nele estabelecido.

SECÇÃO IV

Responsabilidade do Explorador Aeródromo

ARTIGO 148.º

(Causa de responsabilidade)

1. O explorador de um aeródromo público é responsável perante os proprietários e exploradores ou operadores pelos danos causados às respectivas aeronaves, por:

- a) Incumprimento ou cumprimento parcial ou defeituoso das obrigações assumidas nos casos de hangaragem, guarda ou estacionamento das mesmas;
- b) Falta de cumprimento ou cumprimento parcial, defeituoso ou tardio das suas tarefas ou por parte dos seus dependentes.

2. Para os efeitos do número anterior é estabelecido o seguro obrigatório de responsabilidade civil dos exploradores dos aeródromos cujo regime é objecto de legislação própria.

3. O explorador de um aeródromo privado é responsável perante os proprietários e exploradores ou operadores pelos danos causados às respectivas aeronaves apenas quando tiver autorizado a utilização do aeródromo.

SECÇÃO V

Responsabilidade dos Provedores de Serviços de Tráfego Aéreo

ARTIGO 149.º

(Responsabilidade Civil)

1. Os provedores de Serviços de Tráfego Aéreo são responsáveis, nos termos estabelecidos na presente secção, pelos danos causados, por sua culpa às aeronaves, pessoas, coisas e cargas postais por elas transportadas, bem como a terceiros em terra.

2. Para os efeitos do número anterior, é estabelecido o seguro obrigatório de responsabilidade civil dos provedores de Serviços de Tráfego Aéreo cujo regime é objecto de legislação própria.

3. A responsabilidade dos provedores de Serviços de Tráfego Aéreo começa no momento em que tomou ou devia tomar a aeronave sob a sua protecção ou o seu controlo e cessa quando transfere tal protecção ou controlo a um outro órgão de controlo de tráfego aéreo ou quando forem concluídas as operações para as quais foi solicitada a sua intervenção.

4. A responsabilidade dos provedores de Serviços de Controlo de Tráfego Aéreo pelos danos que lhes compete indemnizar, é integral e abrange:

- a) O pleno ressarcimento dos danos materiais e morais causados às pessoas, em virtude da prática de actos ou omissões dolosos ou negligentes, por parte do seu pessoal, no exercício das suas funções e na esfera das suas competências;
- b) O pleno ressarcimento dos prejuízos sofridos pelos proprietários, exploradores ou operadores, tratando-se de danos causados às aeronaves.

5. No caso de danos causados a terceiros em terra, a responsabilidade dos provedores de Serviços de Controlo de Tráfego Aéreo é a prevista na Secção II do presente capítulo.

6. A responsabilidade é repartida na proporção da gravidade da respectiva culpa e nos termos que forem apreciados e decididos por acordo ou decisão judicial, quando os danos causados forem devidos à culpa reiterada da vítima e do pessoal do órgão de controlo de tráfego aéreo ou destes e dos exploradores de aeronaves.

7. Presume-se que há falha do provedor dos Serviços de Tráfego Aéreo, quando a vítima ou o operador da aeronave lesada provarem que os danos resultaram de falha humana, dos equipamentos electrónicos ou mecanismos automáticos das comunicações, salvo se aquele demonstrar que o seu pessoal tomou todas as medidas regulamentares e possíveis para evitar a falha.

8. Os arquivos e documentos relativos à protecção e ordenamento de voos de que tenham resultado vítimas, donde constem as mensagens trocadas entre as partes, devem ser

conservados pelo prazo de 10 anos, período durante o qual os lesados ou seus herdeiros podem requerê-los, por escrito, ao provedor dos Serviços de Controlo de Tráfego Aéreo, sob pena de caducidade.

9. Compete ao autor a alegação e prova da culpa do provedor dos Serviços de Tráfego Aéreo, bem como da relação entre esta e o dano sofrido, sem prejuízo do disposto no n.º 1 do presente artigo.

**ARTIGO 150.º**  
(Exclusão de responsabilidade)

A responsabilidade dos provedores dos Serviços de Controlo de Tráfego Aéreo é excluída, se os danos causados forem devido a caso fortuito ou força-maior, a facto de terceiro ou culpa da vítima, ou ainda a inexactidão de uma informação fornecida por um outro órgão semelhante que apenas se limitaram a transmitir, desde que provem que tomaram todas as providências necessárias para evitar tais danos ou que lhes foi impossível tomá-las.

**ARTIGO 151.º**  
(Legitimidade activa e passiva)

O lesado pode intentar uma acção judicial directamente contra o provedor dos Serviços de Controlo de Tráfego Aéreo que entender ser responsável pelos danos sofridos ou, se for caso, contra o operador.

**CAPÍTULO XI**  
**Infracções e Sanções**

**ARTIGO 152.º**  
(Competência para a aplicação das sanções)

As sanções previstas neste capítulo são aplicadas pela Autoridade Nacional de Aviação Civil, de acordo com a gravidade das infracções.

**ARTIGO 153.º**  
(Aplicação de sanções previstas em leis especiais)

A aplicação das sanções previstas na presente Lei é independente de quaisquer outras penalidades previstas em leis ou regulamentos especiais ou de procedimento judicial.

**ARTIGO 154.º 47**  
(Cancelamento, suspensão de licenças, autorizações e outros actos)

Implica o cancelamento ou suspensão de licença de tripulante ou quaisquer outras licenças, certificados ou autorizações, designação, delegação, aceitação, competência ou privilégios para o exercício de actividade aeronáutica, as seguintes infracções:

- a) Procedimento ou práticas, no exercício ou fora delas, que revelem falta de competência para o exercício das actividades por parte dos seus titulares;
- b) Operação de uma aeronave em desobediência aos Normativos Técnicos Aeronáuticos estabelecidos pela Autoridade Nacional de Aviação Civil;
- c) Utilização de aeronaves na prática de actividades contrárias à lei;

- d) Execução de serviços e trabalhos aéreos que comprometam a ordem e a segurança pública;
- e) Cedência ou transferência de direitos expressos nas licenças, contratos de concessão e autorizações sem a devida autorização da Autoridade Nacional de Aviação Civil;
- f) A violação das obrigações descritas nos Regulamentos de Segurança Aérea de Angola para os certificados de rádio-estação de aeronave e de aeronavegabilidade.

**ARTIGO 155.º 48**  
(Suspensão e/ou multas)

1. É aplicada a medida de suspensão e/ou multa dos respectivos certificados, licenças, autorizações, aprovações, designação, delegação, aceitação e privilégios e demais actos, às infracções cuja responsabilidade recai sobre, operador, provedor, proprietário ou titular quando:

- a) Os prazos de validade dos certificados de aptidão do Pessoal Navegante no exercício das suas funções estejam ultrapassados ou exercer função a bordo para a qual não esteja qualificada a sua licença ou respectivo certificado de aptidão;
- b) Utilizar de aeronaves com excesso de passageiros ou de peso sobre os máximos fixados no certificado de navegabilidade, como transportar passageiros ou carga em lugar inadequado;
- c) Transportar sem autorização de carga, equipamento ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública ou da aeronave;
- d) Utilizar aeronave com equipamento aerofotogramétrico sem autorização da autoridade competente;
- e) Usar aeronave cujas marcas de nacionalidade ou de matrícula estejam em desacordo com o respectivo certificado de matrícula ou de aeronavegabilidade;
- f) Não observar os regulamentos e normas de tráfego aéreo, assim como das normas relativas à duração do trabalho e aos limites de tempos de voo;
- g) Não observar os planos de voo, instruções e autorizações dos Serviços de Tráfego Aéreo;
- h) Sobrevoar zonas proibidas, realizar voos acrobáticos abaixo do nível mínimo e altitudes permitidas;
- i) Permitir que o pessoal sob sua responsabilidade exerça funções sob influência de drogas, bebidas alcoólicas, estupefacientes ou substâncias psicoactivas;
- j) Não observar as normas sobre assistência e salvamento;

<sup>47</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

<sup>48</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.



- k)* Haja inobservância por parte dos tripulantes de normas e regulamentos que afectem a disciplina a bordo ou à segurança da aeronave;
- l)* Utilizar aeronaves ou tripulantes estrangeiros em desacordo com o estabelecido nesta Lei, respectivos regulamentos e Normativos Técnicos Aeronáuticos;
- m)* Executar ou utilizar os serviços técnicos de manutenção sem homologação da ANAC;
- n)* Utilizar aeronave sem estar matriculada ou que, matriculada em outro Estado, não esteja autorizada a sobrevoar o território nacional;
- o)* Utilizar aeronave com tripulação em contravenção com os normativos técnicos em vigor;
- p)* Impedir o acesso a informações, documentos, estatísticas, instalações e equipamentos aos inspectores ou auditores da Autoridade Nacional da Aviação Civil em exercício de funções de inspecção ou supervisão;
- q)* Recuperar ou reconstruir aeronave acidentada sem a devida autorização da Autoridade Nacional de Aviação Civil.

2. Implica a suspensão e/ou multa dos detentores do certificado, licenças, autorizações, aprovações, designação, delegação, aceitação e privilégios as seguintes infracções:

- a)* Inadequação do Sistema de Gestão de Segurança Operacional do operador ou provedor de serviços;
- b)* For considerado necessário pela Autoridade Nacional de Aviação Civil, no interesse da segurança operacional da aviação;
- c)* Resistência do operador ou provedor de serviços ou demonstração de falta de disponibilidade em tomar medidas para corrigir ou mitigar a condição que afecta a segurança operacional ou a segurança contra actos de interferência ilícita e facilitação;
- d)* Inadequação da competência profissional ou qualificações para desempenhar as tarefas necessárias para cumprir as exigências críticas de segurança operacional ou a segurança contra actos de interferência ilícita e facilitação de acordo com os Regulamentos de Segurança Aérea de Angola;
- e)* Todos os outros meios para corrigir atempadamente a condição insegura ou garantir uma operação segura de aeronaves não produziram os resultados necessários;
- f)* Falha intencional do operador em executar uma acção correctiva já acordada para evitar operação insegura na área de movimento do aeródromo;
- g)* Cedência ou transferência de direitos expressos no certificado, contrato de concessão e autorizações sem devida autorização da Autoridade Nacional de Aviação Civil;

- h)* Operação de um aeródromo em desobediência aos Normativos Técnicos Aeronáuticos estabelecidos pela Autoridade Nacional de Aviação Civil;
- i)* Utilização para fins contrários às obrigações e privilégios dos certificados, licenças, autorizações, aprovações, designação, delegação, aceitação e privilégios;
- j)* Não envio de dados estatísticos ou outros documentos solicitados pela Autoridade Nacional da Aviação Civil em tempo útil.

3. Implica o cancelamento do certificado, licenças, autorizações, aprovações, designação, delegação, aceitação e privilégios as seguintes infracções:

- a)* Incapacidade do operador, provedor de serviço ou indisponibilidade de levar a cabo uma acção correctiva, ou cometimento/repetição de violações sérias;
- b)* Demonstração de falta de responsabilidade do operador, tais como actos flagrantes e deliberados de não cumprimentos ou falsificação de registos que comprometem a segurança da aviação;
- c)* Convicção clara por parte do operador/provedor de serviço que a continuação da exploração do serviço é prejudicial para o interesse público;
- d)* Utilização do serviço para fins contrários do certificado, licença, autorização, aprovações, aceitação, delegação, designação e privilégios.

4. Implica a suspensão e/ou multa aos detentores de certificado, licenças, autorizações, aprovações, designação, delegação, aceitação e privilégios aos proprietários de aeronaves como exploradores de aeronaves e empresas aéreas, concessionários, provedores de serviços, organização de treino aprovada, explorador de serviço aeroportuário, e de navegação aérea, incluindo todo o pessoal que presta serviços nos aeródromos ou desenvolve actividades conexas na aviação, as seguintes infracções:

- a)* Prestar falsas declarações à autoridade aeronáutica;
- b)* Não ter nem manter de forma adequada os registos requeridos pelos regulamentos aeronáuticos;
- c)* Não cumprir com as acções correctivas aprovadas pelo Autoridade Aeronáutica resultantes das inspecções ou auditorias realizadas;
- d)* Não cumprir com os requisitos de notificação requeridos pelos regulamentos aeronáuticos;
- e)* Permitir o acesso, trânsito e a permanência de pessoas em áreas estereis ou restritas de suas instalações ou aeronave sem o respectivo passe de acesso ou sem o ter visivelmente, em conformidade com os regulamentos em vigor;
- f)* Permitir o acesso, trânsito e a permanência de pessoas em áreas estereis ou restritas de suas instalações ou aeronaves, com um passe de acesso que não corresponda as áreas nele especificadas;

- g)* Permitir ao pessoal que presta serviço nas suas instalações fazer o uso abusivo ou indevido do passe de acesso ou utilizá-lo para fins diversos daqueles para os quais tenha sido atribuído;
- h)* Permitir ao pessoal que presta serviço nas suas instalações utilizar o passe de acesso para fins pessoais e fora da hora do trabalho;
- i)* Permitir ao pessoal que presta serviço nas suas instalações utilizar o cartão de acesso caducado;
- j)* Permitir ao pessoal que presta serviço nas suas instalações utilizar o cartão de acesso com dados diversos das funções que desempenham, em consequência da mudança da área de trabalho, da mudança de empresa ou qualquer outro motivo;
- k)* Receber benefícios pela prestação de serviços aeronáuticos, que não forem devidamente aprovados ou autorizados pela Autoridade Aeronáutica;
- l)* Não efectuar a verificação de antecedentes criminais e policiais de portadores de cartões de acesso nos termos dos regulamentos;
- m)* Operar sem possuir um programa exigido pelos regulamentos aeronáuticos e devidamente aprovado pela Autoridade Aeronáutica;
- n)* Não cumprir o programa de segurança, incluindo falha em detectar armas, dispositivos incendiários e outros dispositivos perigosos;
- o)* Não promover formação para o seu pessoal em conformidade com a legislação e regulamentos aplicáveis;
- p)* Não promover acções de controlo e qualidade internas em conformidade com a legislação e regulamentos aplicáveis;
- q)* Mudar a sua designação comercial sem comunicar a Autoridade Aeronáutica;
- r)* Mudar o seu endereço da sua sede principal de negócio estabelecido no seu certificado sem a prévia notificação à Autoridade Aeronáutica;
- s)* Permitir que os condutores de veículos transgridam as normas de segurança na plataforma imposto nos manuais dos aeródromos;
- t)* Não observar os regulamentos, as directivas, instruções, ordens e demais determinações e/ou orientações demandadas da Autoridade Aeronáutica;
- u)* Utilizar ou permitir que se utilize de maneira indevida o cartão de acesso que lhe tenha sido atribuído por razões de trabalho;
- v)* Negar prestar informações ou negar o acesso a documentos ou às instalações ou equipamentos aos inspectores da Autoridade Aeronáutica em exercício de funções de inspecção ou supervisão;
- w)* Ocultar ou emitir reportes, dados ou relatórios falsos;
- x)* Por qualquer motivo, perturbar ou impedir a operação de aeronaves, quando sanção mais grave não for determinada por lei;
- y)* Negar a submeter-se às verificações de proficiência requeridas pela Autoridade Aeronáutica;
- z)* Negar submeter-se ao rastreio solicitado pelo pessoal que exerça funções de segurança;
- aa)* Negar, ocultar ou demorar-se na apresentação de documentos, dados, relatórios, planos de acções correctivas ou informações no prazo solicitados pela Autoridade Aeronáutica;
- bb)* Negar ou demorar a entregar informações que lhe tenham sido solicitadas pelas autoridades competentes no âmbito de uma investigação de acidentes ou incidentes de aviação;
- cc)* Não observar os regulamentos, as directivas, instruções, ordens e demais determinações ou orientações demandadas da Autoridade Aeronáutica;
- dd)* Não efectuar o controlo de acesso para as áreas estéreis ou zonas restritas de um aeródromo nos termos dos regulamentos em vigor;
- ee)* Explorar um aeródromo sem observar as normas relativas às áreas de segurança, suas dimensões, objectos situados nas referidas áreas, eliminação de obstáculos e resistência das áreas de segurança;
- ff)* Transgredir as normas de segurança de condução de veículo na plataforma imposta nos manuais do aeródromo;
- gg)* Violar uma suspensão ou limitação que lhe tenha sido imposta pela Autoridade Aeronáutica;
- hh)* Não dotar os serviços sob sua responsabilidade do número de pessoal necessário e devidamente qualificado para o exercício das funções que lhe forem confiadas;
- ii)* Não dotar o pessoal de equipamentos, manuais e demais instrumentos necessários para cumprir adequadamente as suas atribuições;
- jj)* Permitir o exercício de funções de segurança sem a prévia certificação pela Autoridade Aeronáutica;
- kk)* Permitir o exercício de funções de segurança com a certificação caducada;
- ll)* Adquirir, instalar e operar equipamentos de segurança sem a prévia homologação da Autoridade Aeronáutica;
- mm)* Falha ao rastrear adequadamente os passageiros, tripulações, bagagem, carga, correio e funcionários;

- m)* Falha deliberada em manter registo de funcionários;
- oo)* Não proteger devidamente as matérias classificadas;
- pp)* Não cumprir com determinações em sede de saúde pública.

5. Sem prejuízo das infracções previstas na presente Lei, compete a ANAC a determinação de outras infracções ao abrigo dos RSAA, sendo os valores das multas fixados em Dólares dos Estados Unidos (USD), de acordo com a análise da infracção, do risco, das circunstâncias atenuantes e agravantes do processo em concreto.

ARTIGO 156.º<sup>49</sup>  
(Multas)

1. É aplicada multa cuja responsabilidade recai sobre o passageiro, utilizador do recinto aeroportuário, titular e/ou proprietário, operador ou provedor, às seguintes infracções:

- a)* Utilização de aeronaves com o certificado de navegabilidade caducado;
- b)* Lançamento de objectos ou coisas a bordo de aeronave em voo, ressalvados os casos de emergência ou de autorização especial para esse fim;
- c)* Condução de aeronaves sem ser portador dos certificados de matrícula e navegabilidade desta e a sua própria licença e certificados;
- d)* Aceitação de tráfego, bem como a exploração de um aeródromo sem a competente licença ou certificado, ou em violação dos termos do tal certificado;
- e)* Exploração de aeródromo ou provedor de serviços sem instalações adequadas, equipamentos e as facilidades requeridas ou quando estes não estejam de acordo com a categoria do aeródromo ou com aceitação da autoridade;
- f)* Utilização de aeródromo com certificado caducado;
- g)* Exploração de um aeródromo sem pessoal devidamente habilitado para prestação dos serviços exigidos;
- h)* Inexistência ou não observância do programa de manutenção de aeródromo;
- i)* Não comunicação à Autoridade Nacional de Aviação Civil da alteração dos elementos constantes do certificado, licenças, aprovações, delegação ou autorização;
- j)* Inexistência no aeródromo de sinalização visual e luminosa de acordo com o tipo de operação a efectuar;
- k)* Utilização de aeródromos militares por aeronaves civis sem a devida autorização das autoridades competentes;

- l)* Alteração das características físicas e equipamentos ou nível de serviço do aeródromo sem prévia autorização da Autoridade Nacional de Aviação Civil;
- m)* Tripular uma aeronave sem ser portador de licença e/ou competência válida e o certificado médico válido;
- n)* Fazer uso de atribuições de uma licença sem ser portador de certificado médico válido;
- o)* Fazer uso dos privilégios de uma licença sem ter a habilitação inscrita e válida na mesma;
- p)* Inexistência de um plano de assistência às vítimas de acidentes de aviação civil e seus familiares ou a sua não execução em caso de acidente ou incidente;

2. É aplicada multa às seguintes infracções cuja responsabilidade recai sobre pessoas singulares ou colectivas não compreendidas nas disposições anteriores:

- a)* Construção ou exploração de aeródromos ou qualquer instalação ou equipamentos de infra-estrutura aeronáutica sem autorização da Autoridade Nacional de Aviação Civil;
- b)* Exploração de transporte e de trabalho aéreo sem a devida licença ou autorização;
- c)* Exploração de serviços auxiliares aéreos sem a devida certificação ou autorização;
- d)* Condução de aeronave ou exercício de qualquer função a bordo sem ser titular da respectiva licença;
- e)* Instalação ou manutenção em funcionamento da escola ou curso de aviação sem autorização da Autoridade Nacional de Aviação Civil;
- f)* Ameaçar, dirigir palavras ofensivas ou insultuosas aos membros da tripulação, inspectores da Autoridade Nacional da Aviação Civil, dentro da aeronave ou nas instalações aeroportuárias;
- g)* Comportamento ofensivo, insultuoso ou desordeiro em relação aos membros da tripulação ou demais passageiros;
- h)* Comportamento que interfira na execução dos deveres dos membros da tripulação;
- i)* Não cumprir com as instruções do membro da tripulação;
- j)* Não assumir uma postura ou comportamento que ponha em risco a segurança do voo;
- k)* Violação de espaço aéreo por RPA ou UA não autorizados;
- l)* Utilização de RPA ou UA sem estar registado pela Autoridade Nacional de Aviação Civil;
- m)* Não envio de documentação ao obrigo do PNSOAC;
- n)* Fumar ou danificar o detector de fumo na aeronave ou nas áreas não reservadas para fumadores;

<sup>49</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

3. São ainda aplicáveis às infracções cometidas nos Serviços de Navegação Aérea as seguintes infracções cuja responsabilidade recai sobre pessoas singulares ou colectivas não compreendidas nas disposições anteriores:

- a) Negar ou demorar a entrega de gravações ou outras informações que lhe tenham sido solicitadas pela Autoridade Aeronáutica no âmbito de uma investigação de acidentes ou incidentes de aviação;
- b) Permitir a prestação de serviços nos aeroportos por pessoal sob sua responsabilidade sem possuir uma licença ou certificado de habilitação válido;
- c) Não manter de forma correcta o funcionamento dos equipamentos e sistemas de ajuda à navegação;
- d) Violar uma suspensão ou limitação que lhe tenha sido imposta pela Autoridade Nacional de Aviação Civil;
- e) Não observar as directivas, instruções, ordens e demais determinações ou orientações dimanadas da Autoridade Nacional de Aviação Civil;
- f) Explorar aeródromo sem ter o certificado de aeródromo devidamente aprovado pela Autoridade Nacional de Aviação Civil ou quando mesmo tenha expirado o prazo de validade;
- g) Explorar um aeródromo sem ter instalações e facilidades de conformidade com os requisitos regulamentares ou quando tendo, não estejam de acordo com a categoria do aeródromo;
- h) Não observar as normas relativas à gestão da segurança operacional conforme o requerido pelos regulamentos aeronáuticos;
- i) Negar prestar informações ou negar acesso a documentos ou às suas instalações ou equipamentos aos inspectores da Autoridade Aeronáutica em exercício de funções de inspecção ou supervisão;
- j) Não cumprir com os requisitos de notificação requeridos pelos regulamentos aeronáuticos;
- k) Não observar os requisitos de inspecção ou auditoria interna aos aeródromos requeridos pelos regulamentos aeronáuticos;
- l) Construir ou realizar obras relevantes nos aeródromos sem estar previamente autorizado pela Autoridade Aeronáutica;
- m) Permitir operações com a presença de obstáculos susceptíveis de fazer perigar as operações de voo;
- n) Não implementar o plano de emergência do aeródromo de acordo com os regulamentos aeronáuticos;

- o) Explorar um aeródromo público sem ter instalações, equipamentos, pessoal e procedimentos de salvamento e de combate a incêndios de acordo com a categoria do aeródromo;
- p) Não estabelecer mecanismo para a protecção de instalações de rádio-ajuda;
- q) Não cumprir com as acções correctivas propostas pela Autoridade Aeronáutica resultantes de inspecções realizadas;
- r) Permitir que o pessoal sob sua responsabilidade exerça funções sob influência de drogas, bebidas alcoólicas, estupefacientes e substâncias psicotrópicas;
- s) Realizar a exploração de um aeródromo sem implementar de forma adequada os programas ou procedimentos exigidos pelos regulamentos aeronáuticos;
- t) Permitir operações aéreas em condições abaixo dos mínimos autorizados, salvo por razões de força-maior.

4. Será punido com multas o explorador de serviços aeroportuários e/ou de navegação aérea que:

- a) Não dotar os serviços aeronáuticos sob sua responsabilidade do número de pessoal necessário devidamente qualificado para o exercício das funções que lhe forem confiadas;
- b) Não dotar o pessoal de Serviços de Tráfego Aéreo, comunicações aeronáuticas e de combate a incêndios, de equipamentos, instrumentos, manuais e demais facilidades necessárias para cumprir adequadamente as suas atribuições;
- c) Aceitar planos de voo em violação das normas;
- d) Não realizar manutenção adequada e eficiente das instalações do aeródromo.

5. Estão ainda sujeitas a multas quaisquer outras infracções às disposições da presente Lei, seus regulamentos e Normativos Técnicos não descritas nos números anteriores deste artigo.

6. As multas são graduadas entre o mínimo e o máximo ou no dobro no caso de reincidência.

7. Em caso de recusa, a Autoridade Aeronáutica deve solicitar o pagamento coercivo das multas por via judicial.

8. Os montantes mínimos e máximos das multas previstas na presente Lei são estabelecidas pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

9. As multas previstas no presente artigo correspondem em Kwanzas equivalente ao mínimo de USD 250,00 a 15.500,00 para as pessoas singulares e de USD 4.000,00 a 1 500 000,00 para as pessoas colectivas, competindo à Autoridade Nacional da Aviação Civil a gradação da multa de acordo com a análise da infracção, das circunstâncias atenuantes e agravantes do processo em concreto.

10. Constitui infracção o não pagamento das inspecções de acompanhamento por parte das entidades previstas na presente Lei.

ARTIGO 157.º  
(Circunstâncias atenuantes)

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

ARTIGO 158.º<sup>50</sup>  
(Casos de detenção de aeronaves)

1. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve determinar a detenção de aeronaves nos seguintes casos:

- a) Aterragem ou sobrevoos no território nacional em contração ao disposto na legislação em vigor e ao estabelecido nas autorizações e determinações da Autoridade Aeronáutica, tomadas públicas;
- b) Entrada no território nacional sem aterrar em aeroporto internacional ou outro para o qual tenha sido especificamente autorizado;
- c) Quando uma aeronave envolvida em infracção para a qual uma multa tenha sido imposta ou possa ser imposta ao seu proprietário ou operador pode estar sujeita a detenção de acordo com os procedimentos estabelecidos pela Autoridade Nacional da Aviação Civil;
- d) Por dívidas à Autoridade Nacional da Aviação Civil.

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

ARTIGO 159.º<sup>51</sup>  
(Casos de proibição de operação, prestação de serviço, provedor ou aeródromo)

1. A operação de uma aeronave, prestador de serviço ou de um aeródromo deve ser proibida:

- a) Nos casos contemplados nas alíneas b), c), d), l), n), e o) do n.º 1 do artigo 155.º e alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 156.º;
- b) Se a multa imposta ao proprietário, operador de aeronave, prestador de serviço ou de aeródromo ou provedor de serviço, não tiver sido paga no prazo que lhe for estipulado;
- c) Quando instaurado processo para o apuramento de actividade delituosa do operador na utilização do aeródromo ou na prestação de serviço;
- d) Em caso de dívidas junto à Autoridade Nacional da Aviação Civil.

2. A Autoridade Aeronáutica deve proibir a operação de um aeródromo, prestação de serviço em caso de requisição pelas autoridades competentes, fundada em razões de segurança ou interesse público.

ARTIGO 160.º  
(Apreensão de aeronave)

No interesse da soberania nacional conforme determinado pelas autoridades de defesa competentes, qualquer aeronave pode ser apreendida, empregando para o efeito todos os meios que forem julgados necessários, incluindo aterragem forçada no caso de se encontrar em voo no espaço aéreo sobre o território nacional.

ARTIGO 161.º  
(Crimes)

Os crimes contra a segurança à aviação civil são regulados pela Lei n.º 24/15, de 14 de Setembro — Lei dos Crimes Contra a Aviação Civil e demais legislação aplicável.

ARTIGO 162.º<sup>52</sup>  
(Tarifas dos serviços aéreos públicos)

1. Às taxas pela prestação de serviços e às multas por violação dos RSSA é aplicável uma taxa de juros de 1% ao mês, a partir da emissão da referida factura ou auto de notificação.

2. Sempre que houver indícios fundados de que a aplicação de uma tarifa constitui uma prática proibida ou persegue fins predatórios, monopolísticos ou busque vantagens comerciais indevidas, as autoridades competentes do Estado devem intervir para restringir a aplicação de tal tarifa.

3. As restrições a que se refere o número anterior são definidas pela Autoridade Nacional da Aviação Civil em coordenação com a autoridade competente no domínio da concorrência.

ARTIGO 162.º-A<sup>53</sup>  
(Tarifas)

1. A fixação de preços pela prestação de serviços aéreos públicos é livre, devendo, contudo, os respectivos provedores notificar a Autoridade Aeronáutica sobre os mesmos e promover a sua publicação.

2. Sempre que houver indícios fundados de que a aplicação de uma tarifa constitui uma prática proibida ou persegue fins predatórios, monopolísticos ou busque vantagens comerciais indevidas, as autoridades competentes do Estado devem intervir para restringir a aplicação de tal tarifa.

<sup>50</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

<sup>51</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

<sup>52</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

<sup>53</sup> Aditado pelo artigo 2.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

3. As restrições a que se refere o número anterior são definidas pela ANAC em coordenação com a autoridade competente no domínio da concorrência.

ARTIGO 163.º  
(Prazo para o procedimento das infracções)

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

CAPÍTULO XII  
Disposições Finais e Transitórias

ARTIGO 164.º<sup>54</sup>  
(Taxas e multas)

Os valores das taxas e multas, métodos de cálculo, bem como os mecanismos de cobrança, nos termos da presente Lei, são estabelecidos pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

ARTIGO 165.º<sup>55</sup>  
(Regulação)

A Autoridade Nacional da Aviação Civil é responsável pela regulação de todas as matérias da aviação civil.

ARTIGO 166.º  
(Dúvidas e omissões)

As dúvidas e as omissões resultantes da interpretação e da aplicação da presente Lei são resolvidas pela Assembleia Nacional.

ARTIGO 168.º  
(Entrada em vigor)

A presente Lei entra em vigor à data da sua publicação. Vista e aprovada pela Assembleia Nacional, em Luanda, aos 19 de Março de 2019.

O Presidente da Assembleia Nacional, *Fernando da Piedade Dias dos Santos*.

Promulgada aos 13 de Maio de 2019.

Publique-se.

O Presidente da República, JOÃO MANUEL GONÇALVES LOURENÇO. (21-9703-A-I-AN)

**Resolução n.º 73/21**  
de 20 de Dezembro

Considerando que o Partido PRS solicitou, ao Presidente da Assembleia Nacional, a movimentação de Deputado, designadamente a perda do mandato, a substituição definitiva, por morte, de um Deputado e o preenchimento da vaga ocorrida, nos termos da alínea e) do n.º 2 do artigo 152.º da Constituição da República de Angola;

<sup>54</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

<sup>55</sup> Alterado pelo artigo 1.º da Lei n.º 31/21 — Lei que Altera a Lei da Aviação Civil, publicada no *Diário da República* n.º 238, de 20 de Dezembro, I Série.

Considerando que a substituição definitiva do Deputado eleito se enquadra no disposto da alínea e) do n.º 1 do artigo 153.º da Constituição da República de Angola, conjugado com a alínea b) do n.º 1 do artigo 14.º do Estatuto do Deputado;

Considerando que a vaga ocorrida é preenchida, segundo a respectiva ordem de precedência, da lista a que pertencia o titular do mandato vago, nos termos do n.º 2 do artigo 153.º da Constituição da República de Angola, conjugado com o n.º 2 do artigo 14.º do Estatuto do Deputado;

A Assembleia Nacional aprova, por mandato do povo, nos termos da alínea f) do n.º 2 do artigo 166.º da Constituição da República de Angola, a seguinte Resolução:

1.º — Aprovar a substituição definitiva, por morte, do Deputado eleito José Carlos Ilenga, n.º 2 da Lista de Efectivos do Círculo Eleitoral Nacional, do Partido PRS, titular do Cartão de Eleitor n.º 76132, Grupo 60244;

2.º — Aprovar o preenchimento da vaga ocorrida pelo Deputado substituto, Manuel Muteba Muxito, n.º 4 da Lista de Efectivos do Círculo Eleitoral Nacional, do Partido PRS, titular do Cartão de Eleitor n.º 58615, Grupo 60223, e passa a integrar a Comissão de Mandatos, Ética e Decoro Parlamentar e o Grupo Nacional de Acompanhamento aos Parlamentos da Ásia e Oceania, pelo facto de a Deputada seguinte da lista do Partido a que pertence o titular do mandato vago, Adriana Chitula Sepisso, n.º 3 da lista de efectivos do Círculo Eleitoral Nacional, do Partido PRS, se encontrar indisponível no momento, por motivo de saúde.

3.º — A presente Resolução entra imediatamente em vigor.

Vista e aprovada pela Assembleia Nacional, em Luanda, aos 17 de Novembro de 2021.

Publique-se.

O Presidente da Assembleia Nacional, *Fernando da Piedade Dias dos Santos*.

(21-9650-A-I)

**Rectificação n.º 15/21**  
de 20 de Dezembro

Por se ter registado inexactidão, de substância ou conteúdo, na Resolução n.º 66/21, de 2 de Setembro — que aprova a substituição de Manuel Bessa Rodrigues, Membro da Comissão Municipal Eleitoral de Viana, por Aldair João Pedro, publicada na I Série do *Diário da República* n.º 167;

Nos termos do n.º 3 e da alínea a) do n.º 4 do artigo 9.º da Lei n.º 7/14, de 26 de Maio — Lei sobre Publicações Oficiais e Formulários Legais, a Assembleia Nacional emite a seguinte: