



# DIÁRIO DA REPÚBLICA

ÓRGÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE ANGOLA

Preço deste número — Kz: 90,00

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, Caixa Postal 1306 — End. Teleg.: «Imprensa»	<b>ASSINATURAS</b>		O preço de cada linha publicada nos Diários da República 1.ª e 2.ª séries é de Kz. 75,00 e para a 3.ª série Kz: 95,00, acrescido do respectivo imposto do selo, dependendo a publicação da 3.ª série de depósito prévio a efectuar na Tesouraria da Imprensa Nacional — E. P.
		<b>Ano</b>	
	As três séries ... ..	Kz: 365 750,00	
	A 1.ª série .. .. .	Kz: 214 750,00	
		Kz: 112 250,00	
		Kz: 87 000,00	

## SUMÁRIO

### Presidência da República

Despacho n.º 5/05:

Cria um grupo de trabalho com o objectivo de apresentar propostas legislativas de revisão no sector da justiça, do direito e de reforma do sistema judicial angolano.

### Conselho de Ministros

Decreto n.º 5/05:

Aprova o Regulamento de Transporte Aéreo Doméstico. — Revoga toda a legislação que contrarie o disposto no presente diploma, nomeadamente o Decreto n.º 39-H/92, de 14 de Agosto.

### Ministérios da Justiça e do Urbanismo e Ambiente

Rectificação:

Ao Despacho conjunto n.º 200/04, de 3 de Setembro, publicado no Diário da República n.º 71, 1.ª série.

## PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA

Despacho n.º 5/05

de 31 de Janeiro

Considerando que a consolidação de um Estado Democrático e de Direito pressupõe a existência de um modelo de organização e funcionamento do poder judicial capaz de, em bases sólidas, torná-lo garante da realização e da promoção dos valores da ordem jurídica;

Considerando que o actual sistema judicial enfrenta debilidades que urge superar de modo a adequá-lo à edificação do Estado de Direito em Angola;

Convindo reunir um conjunto de especialistas e técnicos ligados à justiça e ao direito, com o objectivo de apresentarem propostas legislativas de revisão no sector da justiça, do direito e de reforma do sistema judicial angolano;

Nos termos do artigo 74.º da Lei Constitucional, determino:

1.º — É criado um grupo de trabalho, coordenado por Manuel Miguel da Costa Aragão integrado por:

- a) Guilhermina Contreiras da Costa Prata;
- b) Carlos Manuel dos Santos Teixeira;
- c) Rui Constantino da Cruz Ferreira;
- d) Raúl Carlos Araújo;
- e) Manuel Joaquim Gonçalves;
- f) Aniceto da Costa Aragão;
- g) Joaquina Ferreira do Nascimento;
- h) Agostinho António Santos;
- i) Adão Francisco Correia de Almeida;
- j) André da Silva Neto;
- k) Manuel Francisco de Assis;
- l) João Vemba Coca;
- m) Teresa Manuela.

2.º — O grupo de trabalho criado ao abrigo do presente despacho tem, de entre outras, as seguintes tarefas:

- a) rever a Lei do Sistema Unificado de Justiça;
- b) rever a Lei Orgânica do Estatuto dos Magistrados Judiciais e elaborar a Lei Orgânica do Estatuto dos Magistrados do Ministério Público, bem como rever a Lei Orgânica da Procuradoria Geral da República;
- c) rever a legislação processual laboral;
- d) rever os códigos de registo e do notariado;
- e) elaborar demais legislação que se afigure necessária à reforma do sistema judicial angolano.

3.º — O grupo de trabalho funcionará no âmbito do Ministério da Justiça que suportará o apoio financeiro e administrativo decorrentes do seu funcionamento.

4.º — O coordenador do grupo de trabalho pode solicitar que outros especialistas sejam convidados a participar nos seus trabalhos.

5.º — O grupo de trabalho deverá apresentar dentro de três meses um relatório de progresso contendo as opções fundamentais, que considere desejáveis em cada um dos domínios do seu objecto de trabalho.

6.º — O coordenador do grupo deverá, no prazo de 15 dias, apresentar um orçamento provisional para o apoio administrativo, logístico e outros encargos orçamentais decorrentes do estabelecido no presente despacho.

7.º — O grupo de trabalho extingue-se com a apresentação e aprovação pelo Governo dos projectos de lei elaborados.

Publique-se.

Luanda, aos 31 de Janeiro de 2005.

O Presidente da República, JOSÉ EDUARDO DOS SANTOS

## CONSELHO DE MINISTROS

Decreto n.º 5/05  
de 31 de Janeiro

Com a publicação da Lei n.º 5/02, de 16 de Abril, o transporte aéreo regular de passageiro, que antes era reserva absoluta do Estado, passou a ser um segmento de actividade, aberto ao concurso do sector privado, a par do transporte aéreo não regular já totalmente liberalizado;

Estas alterações obrigam a que se ajuste a regulamentação existente nesta matéria, disciplinando os aspectos específicos de cada uma das modalidades de transporte aéreo, de modo a fazer harmonizar os impulsos da iniciativa privada com os interesses relevantes da colectividade;

Considerando que, nos termos da Lei n.º 3/00, da Aviação Civil, a regulamentação do exercício da actividade de transporte aéreo doméstico cabe ao Governo;

Nestes termos, ao abrigo das disposições combinadas da alínea *d*) do artigo 112.º e do artigo 113.º, ambos da Lei Constitucional, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1.º — É aprovado o Regulamento de Transporte Aéreo Doméstico e os seus anexos, fazendo todos parte integrante deste diploma.

Art. 2.º — É revogada toda a legislação que contrarie o disposto no presente diploma, nomeadamente o Decreto n.º 39-H/92, de 14 de Agosto.

Art. 3.º — As dúvidas e omissões suscitadas da aplicação e interpretação do presente diploma são resolvidas por decreto do Conselho de Ministros.

Art. 4.º — Este diploma entra em vigor na data da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros, em Luanda, a 1 de Dezembro de 2004.

Publique-se.

O Primeiro Ministro, *Fernando da Piedade Dias dos Santos*.

Promulgado aos 26 de Janeiro de 2005.

O Presidente da República, JOSÉ EDUARDO DOS SANTOS.

## REGULAMENTO DE TRANSPORTE AÉREO DOMÉSTICO

### CAPÍTULO I Princípios Gerais

#### ARTIGO 1.º (Objecto)

O presente regulamento tem como objecto regular o exercício da actividade de transporte aéreo doméstico na República de Angola.

#### ARTIGO 2.º (Modalidades e definições)

1. A actividade de transporte aéreo doméstico pode ser exercida nas modalidades de transporte regular e não regular.

2. Para efeitos do presente regulamento considera-se:

- a) *doméstico* — o transporte aéreo realizado por aeronaves, cujos pontos de partida, intermédios e de destino estejam situados em território nacional;
- b) *regular* — o transporte aéreo comercial que se realiza, obedecendo a um programa e horários pré-estabelecidos;
- c) *não regular* — o transporte aéreo comercial realizado sem qualquer carácter de regularidade, cujo regime de exploração compreende o fornecimento ao utilizador da capacidade da aereo-

nave, total ou parcial, mediante remuneração, podendo também ser exercido no âmbito não comercial.

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

## CAPÍTULO II Acesso ao Exercício da Actividade

### ARTIGO 3.º (Condições de concessão)

1. O exercício da actividade de transporte aéreo regular de passageiros será outorgado, mediante contratos de concessão, a empresas de direito angolano, cujo capital seja titulado em pelo menos 51% por cidadãos nacionais e que demonstrem possuir capacidade técnica e financeira, de acordo com a regulamentação em vigor.

2. Para celebração dos contratos de concessão, os requerentes devem preencher os seguintes requisitos:

- a) prova da capacidade jurídica;
- b) ter como principal objecto social a actividade de transporte aéreo;
- c) ter capital social superior em Kwanzas ao equivalente a USD 80 000,00;
- d) ter sede em território nacional;
- e) prova em como o serviço aéreo pretendido será realizado em condições de segurança e regularidade;
- f) prova em como o requerente estará activamente envolvido no controlo do serviço aéreo em causa.

### ARTIGO 4.º (Contratos de concessão)

As condições de concessão do exercício da actividade de transporte aéreo regular são as que constam do paradigma anexo ao presente regulamento, fazendo dele parte integrante.

### ARTIGO 5.º (Condições de licença)

A actividade de transporte aéreo não regular apenas pode ser exercida por empresas de direito angolano, cujo capital seja titulado em pelo menos 51% por cidadãos nacionais e mediante licença emitida para o efeito pela autoridade aeronáutica.

### ARTIGO 6.º (Tipos de licença)

São os seguintes os tipos de licença a serem emitidos para o exercício da actividade de transporte aéreo não regular:

- a) tipo TNR1 — transporte comercial de passageiros;
- b) tipo TNR2 — transporte comercial de carga;
- c) tipo TNR3 — transporte não comercial de passageiros e/ou carga.

### ARTIGO 7.º (Requisitos para obtenção de licença)

1. Para efeitos de obtenção das licenças do tipo TNR1 e TNR2 os requerentes devem preencher os seguintes requisitos:

- a) prova da capacidade jurídica nos termos da legislação comercial em vigor;
- b) ter como principal objecto social a actividade de transporte aéreo;
- c) ter capital social superior em Kwanzas ao equivalente a USD 80 000,00;
- d) ter sede em território nacional;
- e) prova em como o serviço aéreo pretendido será realizado em condições de segurança através da submissão para aprovação do manual de operações de voo;
- f) prova em como o requerente estará activamente envolvido no controlo do serviço aéreo em causa através da submissão para aprovação do manual de operações de voo.

2. Para os requerentes das licenças do tipo TNR3 apenas são exigíveis os requisitos previstos nas alíneas a), e) e f).

### ARTIGO 8.º (Títulos de concessão e de licença)

1. Os títulos de concessão e de licença, cujos modelos se encontram anexos ao presente regulamento, conterão sempre as condições de ordem técnica e financeira, as limitações quanto ao tipo de exploração, mercados ou áreas geográficas para os quais são outorgados e o respectivo prazo.

2. A concessão ou licença outorgada pode, sempre que as condições do processo assim o aconselhem, incluir condições e restrições diferentes das constantes do respectivo pedido.

3. Sempre que o interesse público o justifique poderão ser alteradas pela autoridade aeronáutica as condições em que a concessão ou licença foi outorgada.

4. Os titulares da concessão e da licença poderão solicitar à autoridade aeronáutica a alteração das condições estabelecidas, mediante requerimento fundamentado entregue no Instituto Nacional da Aviação Civil.

#### ARTIGO 9.º

(Intransmissibilidade dos títulos)

Os títulos de concessão e de licença outorgados nos termos do presente regulamento são intransmissíveis.

#### ARTIGO 10.º

(Validade dos títulos)

1. As concessões e as licenças serão outorgadas pelo prazo de 10 anos, sendo automática e sucessivamente prorrogadas, se não forem canceladas nos termos previstos neste regulamento ou, a todo o tempo, por razões de interesse público devidamente fundamentadas.

2. As concessões e as licenças outorgadas nos termos deste regulamento poderão ainda ser canceladas a todo o tempo, a pedido do respectivo titular.

#### ARTIGO 11.º

(Exercício dos direitos)

1. O exercício dos direitos conferidos pela concessão ou licença emitida está em todas as circunstâncias dependente da aprovação técnica dos meios e serviços da entidade a que são outorgados e será atestada mediante a emissão do certificado de operador aéreo pelo qual é devida uma taxa.

2. Sem prejuízo de quaisquer outras disposições aplicáveis, a falta do certificado de operador aéreo referido no número anterior ou o seu cancelamento ou suspensão implica a suspensão dos efeitos da concessão ou da licença.

3. As disposições dos n.ºs 1 e 2 do presente artigo não se aplicam aos titulares de licenças do tipo TNR3.

### CAPÍTULO III

#### Competência e Procedimentos

#### ARTIGO 12.º

(Competência)

1. A decisão sobre os pedidos de concessão ou licença para o exercício da actividade de transporte aéreo compete

à autoridade aeronáutica e será tomada num período não superior a 60 dias a contar da data da entrada do requerimento.

2. Caso não seja tomada decisão no prazo previsto no número anterior segue-se o regime estabelecido no Decreto-Lei n.º 16-A/95.

#### ARTIGO 13.º

(Pedidos)

Os pedidos serão feitos em requerimento selado e com assinatura reconhecida, dirigido à autoridade aeronáutica, definindo claramente o âmbito da actividade e entregues no Instituto Nacional da Aviação Civil, contendo necessariamente:

- a) identificação do requerente;
- b) natureza do transporte a efectuar;
- c) equipamento aeronáutico a utilizar, designadamente a composição da frota.

#### ARTIGO 14.º

(Instrução dos processos)

1. O Instituto Nacional da Aviação Civil instruirá um processo sobre cada pedido, podendo solicitar ao requerente todos os elementos adicionais que considere necessários à respectiva instrução.

2. O processo referido no número anterior será submetido ao despacho da autoridade aeronáutica, com parecer do Instituto Nacional da Aviação Civil.

3. Sendo favorável o despacho referido no número anterior, o Instituto Nacional da Aviação Civil emitirá a respectiva licença ou celebrará o respectivo contrato de concessão.

4. O período em que deve ocorrer a instrução dos processos, bem como o prazo para o requerente juntar elementos adicionais à respectiva instrução processual segue o regime estabelecido no Decreto-Lei n.º 16-A/95.

### CAPÍTULO IV

#### Certificação Técnica

#### ARTIGO 15.º

(Certificado de operador aéreo)

O certificado de operador aéreo, cujo modelo se anexa ao presente regulamento, é um documento intransmissível que atesta a competência técnica para o seu titular explorar a actividade aérea nele especificada, sem o qual nenhum

operador poderá iniciar nem continuar um serviço aéreo e por cuja concessão é devida uma taxa.

ARTIGO 16.º  
(Vistoria técnica)

1. O certificado de operador aéreo é concedido pela autoridade aeronáutica após conclusão, em competente processo de vistoria técnica, que o requerente reúne as condições exigidas e oferece as garantias necessárias a uma operação segura e regular.

2. A decisão sobre a concessão de certificado de operador aéreo deverá ser tomada num período não superior a 60 dias a partir da altura em que tenham sido completados os requisitos referidos no número anterior.

ARTIGO 17.º  
(Requisitos)

São requisitos para a concessão do certificado de operador aéreo os seguintes:

- a) licença ou contrato de concessão;
- b) manual de operações aprovado pela autoridade aeronáutica;
- c) manual de organização dos serviços de manutenção aprovado pela autoridade aeronáutica, no caso de uso de facilidades de manutenção próprias;
- d) material de voo aprovado, adequado aos serviços a prestar e permanentemente afecto ao serviço da empresa, seja de sua propriedade ou alugado a prazo, devendo as aeronaves ser inscritas no registo aeronáutico nacional num prazo máximo de 90 dias;
- e) quadro de directores homologados pela autoridade aeronáutica para as áreas de operações e de manutenção, no caso de uso de facilidades de manutenção próprias;
- f) quadro de pessoal aeronáutico licenciado ou aprovado pela autoridade aeronáutica;
- g) contratos de seguro válidos, constituídos nos termos da legislação aplicável;
- h) existência de uma base principal de operações devidamente homologada.

ARTIGO 18.º  
(Isenções)

Estão isentos do certificado de operador aéreo os titulares das licenças do tipo TNR3.

ARTIGO 19.º  
(Validade)

O certificado de operador aéreo terá a validade de um ano, sendo sucessivamente prorrogado mediante requeri-

mento do titular, formulado até três meses antes do respectivo termo.

CAPÍTULO V  
Condições de Exploração

ARTIGO 20.º  
(Frota)

1. A exploração do transporte aéreo será condicionada da existência de uma frota mínima a fixar no registo de licenciamento e ao local da sua implantação no território nacional.

2. O emprego eventual de aeronaves em regime de contrato de aluguer ou a cedência a qualquer entidade nacional ou estrangeira de aeronaves de propriedade do titular da licença, carecem de autorização do Instituto Nacional da Aviação Civil.

ARTIGO 21.º  
(Pessoal)

1. O quadro de pessoal navegante dos titulares de licença e dos detentores do certificado de operador aéreo deverá ser integrado por cidadãos nacionais.

2. Na ausência de tripulantes angolanos qualificados, será permitida a admissão excepcional de tripulantes estrangeiros nos termos das leis laborais vigentes.

3. O quadro de pessoal técnico de manutenção e operações, dos detentores do certificado de operador aéreo deverá ser integrado por indivíduos de nacionalidade angolana nas seguintes proporções:

- a) um mínimo de 65% após o primeiro ano de operação;
- b) um mínimo de 90% após o segundo ano de operação.

4. A autoridade aeronáutica, sempre que as circunstâncias aconselharem, poderá fixar uma percentagem diferente da referida no número anterior por um único período nunca superior a um ano.

ARTIGO 22.º  
(Manutenção técnica)

A manutenção técnica das aeronaves ao serviço dos detentores de certificados de operador aéreo deverá ser efectuada em oficinas reconhecidas para o efeito, pelo Instituto Nacional da Aviação Civil, nos termos regulamentados.

ARTIGO 23.º  
(Estatísticas)

Os detentores de certificados de operador aéreo são obrigados a fornecer durante a validade dos mesmos os elementos estatísticos e informativos que o Instituto



Nacional da Aviação Civil julgar convenientes, para uma eficiente apreciação da evolução do transporte e outras actividades aeronáuticas.

#### ARTIGO 24.º

(Relatório operacional)

1. É obrigatório o envio ao Instituto Nacional da Aviação Civil do relatório operacional anual, o qual deverá ser entregue até ao dia 30 de Março do ano seguinte.

2. O relatório anual operacional deverá obrigatoriamente conter, além dos elementos que o operador aéreo julgar convenientes e apropriados, os seguintes dados:

a) horas de voo efectuadas por cada aeronave ao serviço do operador durante o ano e especificando a utilização que tiveram em:

1. Voos regulares.
2. Voos não regulares.
3. Voos não remunerados.
4. De instrução e verificação de ferry.
5. De experiência ou verificação do material.
6. Outros voos.

b) aeródromos e pistas utilizados, com os comentários que, relativamente a cada um deles, o operador julgue conveniente e construtivo fazer;

c) horas de voo efectuadas pelos pilotos e outros tripulantes que durante o ano estiveram a serviço do operador;

d) comentários referentes às facilidades utilizadas durante a actividade operacional levada a cabo em:

1. Radionavegação.
2. Telecomunicações.
3. Controlo de tráfego aéreo.
4. Meteorológicas.
5. Informação aeronáutica.

e) lista dos tripulantes e técnicos ao seu serviço, incluindo suas nacionalidades, qualificações e data de início da actividade laboral;

f) acidentes e incidentes sofridos e o prejuízo económico que directa ou indirectamente, a cada um deles seja de atribuir;

g) o volume de passageiros e carga transportada.

### CAPÍTULO VI Responsabilidade Civil

#### ARTIGO 25.º

(Seguros obrigatórios)

1. Os titulares de concessão ou licença são obrigados a contratar um agente segurador de reconhecida idoneidade para a garantia do ressarcimento de eventuais danos causados a passageiros, bagagem e carga, bem como a terceiros.

2. A autoridade aeronáutica poderá recusar as apólices de seguro sobre as quais tiver dúvidas sobre a idoneidade do agente segurador.

3. Sem prejuízo de quaisquer outras disposições legais aplicáveis, a inexistência de contratos de seguro para a garantia do ressarcimento dos danos referidos no n.º 1 do presente artigo implica a suspensão dos efeitos da concessão ou da licença.

### CAPÍTULO VI Penalidades

#### ARTIGO 26.º

(Penas)

A violação das disposições contidas neste regulamento é punível com as seguintes penas:

- a) multa;
- b) suspensão e/ou cancelamento das licenças.

#### ARTIGO 27.º

(Multas)

Será passível de aplicação de multas, por cada lugar e tonelada de carga em função da capacidade da aeronave a prática do seguinte:

- a) uso de aeronave com o certificado de seguro caducado, sendo o valor da multa graduado entre Kwanzas equivalentes a USD 3000,00 e USD 7500,00, ao câmbio do dia de pagamento;
- b) uso de aeronave com o certificado de navegabilidade caducado, sendo o valor da multa graduado entre Kwanzas equivalentes a USD 3000,00 e USD 7500,00, ao câmbio do dia de pagamento;
- c) uso de pessoal com as licenças e qualificações aeronáuticas caducadas ou inadequadas ao

- serviço, sendo o valor da multa graduado entre Kwanzas equivalentes a USD 3000,00 e USD 7500,00, ao câmbio do dia de pagamento;
- d) utilização de aeronave não incluída no respectivo certificado de operador sem a prévia autorização da autoridade aeronáutica, sendo o valor da multa graduado entre Kwanzas equivalentes a USD 3000,00 e USD 7500,00, ao câmbio do dia de pagamento;
- e) exploração ilegal de qualquer actividade de transporte aéreo, sendo o valor da multa graduado entre Kwanzas equivalentes a USD 3000,00 e USD 7500,00, ao câmbio do dia de pagamento;
- f) transporte de passageiros ou carga para além da capacidade estipulada no certificado de aeronavegabilidade da aeronave, sendo o valor da multa em Kwanzas equivalentes a USD 500,00 por passageiro ou tonelada a mais, ao câmbio do dia de pagamento.

2. Para efeitos de graduação das penas de multa, serão aplicadas as multas máximas em caso de reincidência.

3. Os valores das multas referidas no número anterior poderão ser actualizados por decreto executivo conjunto dos Ministros dos Transportes e das Finanças.

4. Serão cancelados os certificados de operador aeronáutico concedidos com fundamento em declarações falsas, sem prejuízo da responsabilidade criminal a que houver lugar.

ARTIGO 28.º  
(Suspensão e cancelamento)

1. Será objecto da aplicação da pena de suspensão da concessão ou da licença até seis meses, a prática do seguinte:

- a) reincidência na prática das infracções referidas nas alíneas a), b), c), d), e) e f) do artigo 27.º deste regulamento;
- b) falta do fornecimento dos dados prescritos nos artigos 23.º e 24.º deste regulamento por período igual ou superior a 90 dias.

2. Será objecto de aplicação da pena de cancelamento imediato da licença, a prática do seguinte:

- a) falta do início da actividade dentro do prazo de um ano contado da data da sua concessão;
- b) interrupção do exercício da actividade por período superior a um ano;
- c) falsas declarações para a obtenção da concessão ou da licença;

- d) falta de manutenção de qualquer dos requisitos definidos para a outorga da concessão ou da licença por um período superior a 30 dias;
- e) segunda reincidência na prática das infracções referidas nas alíneas a), b), c), d), e) e f) do artigo 27.º deste regulamento;
- f) reincidência na prática da infracção referida na alínea b) do n.º 1 do presente artigo.

3. Os casos de suspensão ou cancelamento da concessão ou da licença implicam a suspensão ou o cancelamento automático dos certificados de operador aéreo.

4. As entidades a quem tiver sido cancelada a concessão ou a licença não lhe poderá ser outorgada qualquer outra antes de cumprido o período de 24 meses, sendo esta medida extensiva às pessoas físicas que as integram.

ARTIGO 29.º  
(Suspensão preventiva)

1. Estando instaurado um processo de transgressão cuja pena aplicável possa vir a ser a de suspensão ou a de cancelamento da licença ou do certificado de operador aéreo e havendo fundado receio, poderá a autoridade aeronáutica determinar a suspensão imediata da licença ou do certificado, até à decisão final sobre o processo.

2. Considera-se fundado receio a falta de observância dos requisitos de segurança de voo, perigo de fuga, perturbação da investigação ou ainda a prática continuada de actividade ilícita.

ARTIGO 30.º  
(Aplicação das penas)

1. Compete à autoridade aeronáutica a aplicação das penas de suspensão e cancelamento da concessão, da licença e dos certificados de operador aéreo.

2. Compete ao Instituto Nacional da Aviação Civil a aplicação das multas previstas nos artigos anteriores cujos montantes reverterão a favor do Estado, bem como fiscalizar a observância do disposto no presente diploma.

ARTIGO 31.º  
(Auto de infracção)

1. A autoridade ou agente da autoridade aeronáutica que no exercício das suas funções presenciar qualquer ocorrência de violação das disposições contidas neste regulamento, deve levantar, mandar levantar ou propor levantar auto de infracção.

2. O auto de infracção deverá conter os seguintes elementos:

- a) indicação do facto que constitui a violação, as circunstâncias da sua ocorrência e a disposição legal violada;
- b) indicação do dia, hora e local da ocorrência;
- c) identificação do infractor;
- d) identificação das testemunhas; se as houver;
- e) identificação do voo e da matrícula da aeronave a que se relacione a infracção;
- f) identificação do operador e do proprietário da aeronave;

3. O auto de infracção deverá ser assinado pela autoridade ou agente da autoridade aeronáutica que o levantou, mandou levantar ou propôs levantar e pelas testemunhas, quando for possível.

**ARTIGO 32.º**  
(Disposições transitórias)

Os actuais detentores de certificados de operador aéreo deverão se conformar com as disposições do presente regulamento num prazo máximo de três meses.

**ANEXO I**

Taxa a que se refere o artigo 11.º

**I. Certificado de Operador**

1 — Taxa anual fixa..... USD 1200,00

Os valores serão indexados em Kwanzas ao câmbio do dia do pagamento.



REPÚBLICA DE ANGOLA

**Conselho de Ministros**

**MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES**

Direcção Nacional da Aviação Civil

**Paradigma do Contrato de Concessão Temporária  
para o Exercício da Actividade de  
Transporte Aéreo Regular  
Doméstico de Passageiros**

(a que se refere o artigo 4.º)

Aos ..... dias do mês de ..... de .....  
nesta cidade de ....., entre a autoridade  
aeronáutica neste acto representada pela Direcção Nacional  
da Aviação Civil e a ....., neste acto  
representada pelo sr. ....,  
na qualidade de concessionário:

Foi celebrado o presente contrato o qual se regerá pelas  
cláusulas seguintes:

**SECÇÃO I**

**Objecto da Concessão**

1.º — Pelo presente contrato o concedente sujeita o concessionário às condições que se seguem, ou de qualquer adicional que venha a ser emitida e nela incluída.

2.º — A ..... adiante designada de concessionário está autorizado(a) a explorar o exercício da actividade de transporte aéreo regular doméstico de passageiros.

**SECÇÃO II**

**Prazo da Concessão**

3.º — Sem prejuízo do disposto na condição seguinte o presente contrato de concessão é válido por um período de cinco anos com início em ....., podendo ser sucessivamente prorrogado pedido do concessionário.

4.º — A autoridade concedente reserva-se ao direito de rescindir o presente contrato em caso de não integração pelo concessionário de força de trabalho nacional no quadro de pessoal técnico nas proporções estabelecidas no artigo 17.º do regulamento sobre transporte aéreo doméstico.

5.º — O concessionário poderá em qualquer momento dar por finda a sua concessão, com um pré-aviso de 120 dias da data em que pretenda a cessação. No caso de pretender desistir imediatamente dos direitos que a concessão lhe confere, obriga-se ao pagamento de uma indemnização à autoridade concedente correspondente a quatro meses de taxa igual a que pagou no mês anterior ao da data da comunicação da desistência.

6.º — O presente contrato poderá ser rescindido a todo o tempo pela autoridade concedente, quando se verifique perturbação causada pela actividade exercida no aeródromo pelo seu titular ou seu pessoal.

7.º — A presente concessão é de uso exclusivo do seu titular, caducando:

- a) por qualquer forma de cedência de direitos a outrem que não seja a transferência total da propriedade da sociedade a quem a concessão foi outorgada;
- b) quando o concessionário, um ano depois da data da outorga da concessão, não inicie o exercício da actividade;
- c) quando o concessionário cesse de exercer a actividade por um período de um ano;
- d) quando for declarada falência do concessionário;
- e) quando se dissolver a sociedade;



- f) quando o concessionário for condenado em juízo por actos praticados no âmbito da actividade concedida e que os mesmos sejam causados por transgressão deliberada aos preceitos da presente concessão ou de outros regulamentos relativos à aviação civil.

SECÇÃO III  
Taxa de Exploração

8.º — Pela presente concessão é devida uma taxa de exploração, pagável até ao dia 8 do mês seguinte ao da exploração e cujo montante é estabelecido no número seguinte.

9.º — A taxa mensal devida pela presente concessão é variável, sendo o seu valor expresso em dólares dos Estados Unidos e pagável em Kwanzas ao câmbio do dia de pagamento, determinado pela seguinte fórmula:

$$T = \frac{N \times P \times 5}{100} \times \frac{1}{12}$$

Em que:

T — Taxa mensal

N — Corresponde aos factores de valorização indicados no quadro de classificação das actividades aeronáuticas, (Quadro I anexo ao presente contrato).

P — é o somatório dos pesos máximos de descolagem de todas as aeronaves ao serviço da empresa ou organização, estimado durante um mês, expressos em milhares de quilos.

10.º — A falta de pagamento da taxa implica a suspensão ou cancelamento da concessão, independentemente de ser ordenada pelas vias competentes a sua cobrança coerciva.

11.º — O valor da taxa determinada em conformidade com o indicado na condição 9.º é susceptível de revisão. A actualização da taxa nas condições referidas terá aplicação no mês seguinte ao da publicação.

SECÇÃO IV  
Características Particulares da Concessão

13.º — Ao concessionário é permitida, por ele próprio, directamente, em seu nome, sob sua responsabilidade e sem descontinuidade, a exploração da actividade a que se refere esta concessão, podendo, quando convocado para reuniões ou actos relacionados com a defesa dos seus legítimos interesses junto da autoridade concedente, fazer-se representar por um seu agente contratado ou por um procurador.

SECÇÃO V  
Outras Obrigações do Concessionário

14.º — O concessionário obriga-se a não efectuar quaisquer actos susceptíveis de prejudicar o normal funcionamento dos aeródromos ou de entravar a boa execução das actividades na autoridade aeronáutica.

15.º — O concessionário obriga-se a:

- a) submeter à aprovação da Direcção Nacional da Aviação Civil o horário dos voos;
- b) divulgar, através dos meios de comunicação social, os horários dos voos.
- c) registar junto da Direcção Nacional da Aviação Civil as tarifas a serem praticadas;
- d) cumprir escrupulosamente com os horários estabelecidos e comunicar atempadamente sobre eventuais alterações pontuais por forma a não causar transtornos ao público usuário.

16.º — O concessionário obriga-se à aceitação e cumprimento:

- a) das disposições legais que regulam o exercício da actividade que é objecto da concessão;
- b) das normas e regulamentos gerais respeitantes à actividade aeronáutica em especial à exploração dos aeródromos que de qualquer modo interfiram com a actividade própria da concessão;
- c) das disposições legais respeitantes às actividades exercidas nos aeródromos por outros organismos;
- d) de todas as determinações e normas vigentes nos aeródromos quer gerais ou particulares, permanentes e temporárias;
- e) da regulamentação concernente à circulação nos aeródromos;
- f) munir-se sempre, em tempo útil, das autorizações administrativas necessárias para o exercício da actividade que é objecto da concessão, e ele próprio, cumprir todas as formalidades e submeter-se a todas as obrigações inerentes à utilização das áreas onde exerce a exploração concedida;
- g) aceitar, sofrer e facilitar qualquer fiscalização ou inspecção julgada necessária e efectuada pelos representantes da autoridade concedente ou de outros serviços oficiais competentes.

17.º — O concessionário e seus empregados, quando no exercício da sua actividade, deverão acatar todas as disposições referentes à circulação de pessoas e veículos nos

aeródromos, devendo para o efeito munir-se das respectivas identificações, obrigando-se além disso:

- a) a submeterem-se a todos os controlos e verificações estipulados por parte dos agentes aeroportuários, dos serviços de segurança, dos serviços aduaneiros e da polícia;
- b) a utilizarem convenientemente as suas áreas de trabalho e as áreas comuns, obrigando-se à limpeza das áreas que por sua responsabilidade forem conspurcadas.

#### SECÇÃO VI

##### Responsabilidade do Concessionário e Seguros

18.ª — Em caso de acidente, o concessionário suporta sozinho e sem recurso possível contra a autoridade concedente:

- a) as consequências de acidentes ou danos de qualquer natureza que, devido à exploração dos direitos concedidos, possam surgir quer a ele próprio, ao seu pessoal, a terceiros agindo por sua conta ou pelos seus fornecedores, em toda a extensão do aeródromo onde exerce a concessão;
- b) a responsabilidade judicial e civil pelos acidentes ou danos causados por ele próprio, pelo seu pessoal, por terceiros agindo por sua conta ou pelos seus fornecedores em toda a extensão dos aeródromos onde exerce a concessão, na ocasião ou no decorrer do exercício da actividade concedida e quaisquer que sejam as vítimas.

19.ª — O concessionário responsabiliza-se no sentido de que a autoridade concedente se ilibe contra todos os recursos no seguimento dos referidos acidentes ou danos.

20.ª — O concessionário, em consequência da exoneração de responsabilidades da autoridade concedente estipuladas na condição anterior, obriga-se ele próprio a efectuar todos os seguros necessários, destinados a cobrir a totalidade das suas responsabilidades devendo, obrigatoriamente, ajustar os capitais e pessoal assegurados de modo que os riscos estejam sempre integralmente cobertos.

#### SECÇÃO VII

##### Gestão Interna da Concessão

21.ª — O concessionário deverá estabelecer um regulamento interno da exploração dirigido ao pessoal, mencionando em geral os direitos e deveres para com a entidade patronal e em especial, as regras que, pelo facto de exercer

a sua actividade num aeródromo, o subordinam ao cumprimento dos regulamentos e disciplina geral do aeródromo onde exerce as suas funções, de forma a obter uma perfeita disciplina no serviço da sua exploração.

22.ª — O concessionário é responsável perante a autoridade concedente pelos actos praticados pelo seu pessoal, obrigando-se igualmente a garantir a sua perfeita disciplina, correcção e apresentação, assim como a delicadeza do mesmo no seu trato com o público e com os funcionários da autoridade concedente.

23.ª — Todo o pessoal empregado do concessionário deve possuir as qualificações que a natureza do serviço ou actividade exigirem.

24.ª — O concessionário é obrigado a dispor de pessoal e material suficiente para assegurar em todas as circunstâncias uma perfeita execução no serviço.

25.ª — O concessionário deve tabelar os seus serviços aos preços normalmente adoptados nos aeroportos ou aeródromos nacionais da mesma categoria, obrigando-se, porém, sempre, a enviar à autoridade concedente as tabelas de preços que pratica.

26.ª — De acordo ou por deliberação do aeródromo, o concessionário deverá adaptar os horários de funcionamento da sua exploração às necessidades do tráfego, incluindo a eventualidade de tráfego excepcional, cumprindo todas as formalidades legais que o horário implicar.

#### SECÇÃO VIII

##### Pagamento de Taxas e Outras Imposições Legais

27.ª — O concessionário suporta e deve liquidar dentro dos prazos que lhe forem indicados:

- a) as taxas de exploração de serviços devidas à autoridade concedente;
- b) as despesas respeitantes à selagem e emolumentos legais exigidas na ocasião dos diferentes actos e formalidades;
- c) os encargos devidos por impostos presentes e futuros susceptíveis de atingir a sua exploração e resultantes de leis e regulamentos em vigor;
- d) as contribuições, direitos alfandegários, taxas diversas e multas de qualquer natureza devidas ao Estado, de modo que a actividade de exploração se processe com toda a normalidade e a autoridade concedente nunca possa ser posta em causa por motivos resultantes de falta de cumprimento dessas obrigações;

- e) os encargos decorrentes do processo de investigação de acidentes, incidentes e ocorrências de solo em que esteja directa ou indirectamente envolvido.

SECÇÃO IX  
Infracções

28.º — As infracções às condições da presente concessão serão punidas com a multa prevista no Capítulo VI do regulamento sobre transporte aéreo doméstico.

SECÇÃO X  
Disposições Finais

29.º — Todos os casos omissos neste contrato serão decididos por despacho da autoridade aeronáutica.

SECÇÃO XI  
Aceitação das Condições da Concessão

30.º — O concessionário reconhece expressamente ter tomado inteiro conhecimento das condições deste contrato, dando a sua completa adesão às disposições que nele são incluídas e o próprio facto de o assinar, constitui o reconhecimento irrevogável a favor da autoridade concedente dos direitos que lhe são reservados e das obrigações previstas nas condições do presente contrato.

Feito em Luanda, 31 de Janeiro de 2005

QUADRO 1

Classificação das actividades aeronáuticas  
(a que se refere a condição 9.ª do contrato de concessão)

Tipo de actividade	Âmbito de utilização	Especificação de actividade
Transporte aéreo regular (Aeronaves até 5700 kg)	Comercial	PSRG + Carga 9 Passageiros 10 Carga 10
Transporte aéreo regular (Aeronaves entre 5700kg e 20 000 kg)	Comercial	PSRG + Carga 10 Passageiros 11 Carga 11
Transporte aéreo regular (Aeronaves com mais de 20 000 kg)	Comercial	PSRG + Carga 11 Passageiros 12 Carga 12

Nota: Os valores indicados correspondem aos factores de valorização mencionados na 9.ª condição do contrato de concessão.

QUADRO 1

Classificação das actividades aeronáuticas  
(a que se refere a condição 9.ª da licença)

Tipo de actividade	Âmbito de utilização	Especificação de actividade
Transporte aéreo não regular (Aeronaves até 5700 kg)	Comercial	PSRG + Carga 8 Passageiros 9 Carga 9
Transporte aéreo não regular (Aeronaves entre 5700kg e 20 000 kg)	Comercial	PSRG + Carga 9 Passageiros 10 Carga 10
Transporte aéreo não regular (Aeronaves com mais de 20 000kg)	Comercial	PSRG + Carga 13 Passageiros 14 Carga 14
Transporte aéreo não regular	Não comercial	PSRG + Carga 9 Passageiros 11 Carga 8

Nota: Os valores indicados correspondem aos factores de valorização mencionados na 9.ª condição da licença.

O Presidente da República, JOSÉ EDUARDO DOS SANTOS

MINISTÉRIOS DA JUSTIÇA  
E URBANISMO E AMBIENTE

Rectificação

Por ter havido lapso na publicação do Despacho conjunto n.º 200/04, de 3 de Setembro, publicado no *Diário da República* n.º 71, 1.ª série, procede-se à seguinte rectificação:

Onde se lê: «... 10 de Junho de 1982, ...», deve ler-se: «... 10 de Julho de 1982, ...».

No parágrafo 5.º, 9.ª linha onde se lê: «folhas 164, do livro G-33, a favor de António Carlos da Fonseca Cardoso (metade), Laurinda de Jesus Peixoto Fonseca e Vítor Manuel Peixoto Fonseca, em comum e partes iguais».

Deve ler-se: «folhas 164, do livro G-33, a favor de António Carlos da Fonseca Cardoso, (metade), Laurinda de Jesus Peixoto Fonseca, que também assina Laurinda de Jesus Fonseca Peixoto Fonseca e Vítor Manuel Peixoto Fonseca, em comum e partes iguais».