



DIÁRIO DA REPÚBLICA

ÓRGÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE ANGOLA

Preço deste número - Kz: 580,00

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, Rua Henrique de Carvalho n.º 2, Cidade Alta, Caixa Postal 1306, www.imprensanacional.gov.ao - End. teleg.: «Imprensa».

	ASSINATURA	Ano
As três séries	Kz: 734 159.40	
A 1.ª série	Kz: 433 524.00	
A 2.ª série	Kz: 226 980.00	
A 3.ª série	Kz: 180 133.20	

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 do selo, dependendo a publicação da 3.ª série de depósito prévio a efectuar na tesouraria da Imprensa Nacional - E. P.

SUMÁRIO

Ministério dos Transportes

Decreto Executivo n.º 69/19:

Repubica o Normativo Técnico Aeronáutico n.º 2, sobre Registo de Aeronaves Civis e Marcas de Nacionalidade e Matrícula. — Revoga o NTA 2 aprovado pelo Decreto Executivo n.º 168/11, de 5 de Outubro, e todas as disposições legais que contrariem o presente Diploma.

Decreto Executivo n.º 70/19:

Aprova o Normativo Técnico Aeronáutico n.º 25 – Serviços Meteorológicos para a Navegação Aérea Internacional. — Revoga todas as disposições legais que contrariem o presente Diploma, concretamente o Normativo Técnico Aeronáutico n.º 25.º, aprovado pelo Decreto Executivo n.º 168/11, de 5 de Outubro.

Decreto Executivo n.º 71/19:

Aprova as normas de alteração ao Normativo Técnico Aeronáutico n.º 4 — Revoga todas as disposições legais que contrariem o presente Diploma.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

Decreto Executivo n.º 69/19 de 27 de Fevereiro

Considerando que por Decreto Executivo n.º 168/11, de 5 de Outubro, foi aprovado o NTA 2, sobre o Registo de Aeronaves, que estabelece as regras para o registo de aeronaves civis e componentes na República de Angola e atribui as respectivas marcas de nacionalidade e matrícula;

Considerando ainda que a dinâmica e evolução da indústria aeronáutica impõe a revisão, repúblicação e/ou aprovação regular das normas e práticas recomendadas pela OACI, e que em Angola verifica-se tal conformação pela publicação dos NTAs, urge a necessidade de se republicar o NTA 2 de forma a actualizá-lo e ajustá-lo a emenda 6 ao Anexo 7 da Convenção de Chicago de 7 de Dezembro de 1944.

Em conformidade com os poderes delegados pelo Presidente da República, nos termos do artigo 137.º da Constituição da República de Angola, e do n.º 2 do artigo 10.º da Lei n.º 1/08, de 16 de Janeiro, Lei da Aviação Civil, determino:

ARTIGO 1.º (Repúblicação)

É republicado o Normativo Técnico Aeronáutico n.º 2, sobre Registo de Aeronaves Civis e Marcas de Nacionalidade e Matrícula, anexas ao presente Decreto Executivo do qual são partes integrantes.

ARTIGO 2.º (Revogação)

É revogado o NTA 2, aprovado pelo Decreto Executivo n.º 168/11, de 5 de Outubro, e todas as disposições legais que contrariem o presente Diploma.

ARTIGO 3.º (Dúvidas e omissões)

As dúvidas e omissões que se suscitarem da interpretação e aplicação do presente Diploma são resolvidas por Despacho do Ministro dos Transportes.

ARTIGO 4.º (Entrada em vigor)

O presente Diploma entra em vigor na data da sua publicação.

Publique-se.

Luanda, aos 27 de Fevereiro de 2019.

O Ministro, *Ricardo Daniel Sandão Queirós Viegas de Abreu*.

REPUBLICAÇÃO DO NORMATIVO TÉCNICO AERONÁUTICO

N.º 2 — REGISTO DE AERONAVES CIVIS E MARCAS DE NACIONALIDADE E MATRÍCULA

PARTE A: Generalidades

2.001 Aplicabilidade

- O presente Normativo Técnico estipula os requisitos aplicáveis ao registo de aeronaves civis na República de Angola;

- b) O presente Normativo Técnico é aplicável aos proprietários, locatários e operadores de aeronaves registadas na República de Angola;
- c) O presente Normativo Técnico não é aplicável a:
 - 1) Balões meteorológicos pilotados, utilizados exclusivamente para fins Meteorológicos; ou
 - 2) Balões livres não pilotados sem carga.

2.003 Definições

- a) Em adição a outras definições contidas no Normativo Técnico Aeronáutico n.º 1, para efeitos de registo de aeronaves civis, os termos seguintes, sempre que empregues, significam:
 - 1) **Aeronave.** Qualquer máquina que possa sustentar-se na atmosfera a partir das reacções do ar, que não seja contra a superfície terrestre;
 - 2) **Aeronave Mais Leve que o Ar.** Qualquer aeronave cuja sustentação na atmosfera derive da sua flutuação no ar. Agrupando todos os dirigíveis e balões livres;
 - 3) **Aeronave Mais Pesada que o Ar.** Qualquer aeronave cuja sustentação na atmosfera deriva somente de reacções aerodinâmicas nas suas superfícies. Entre elas se encontram os aeroplano, planadores e helicópteros;
 - 4) **Autoridade de Registo de Marca Comum.** Autoridade detentora de um registo transnacional ou, se apropriado, a parte inerente, na qual as aeronaves de agências operadoras internacionais estão registadas;
 - 5) **Agência Operadora Internacional.** Qualquer agência do tipo coberto pelo disposto no artigo 7.º da Convenção de Chicago;
 - 6) **Aeronave Rotoria.** Aeronave motorizada mais pesada que o ar cuja sustentação em voo deriva das reacções do ar sobre um ou mais rotores;
 - 7) **Aeronave Remotamente Pilotada.** Uma aeronave não tripulada, que é pilotada a partir de uma estação de pilotagem por controlo remoto;
 - 8) **Aeroplano.** Aeronave motorizada mais pesada que o ar, cuja sustentação em voo deriva principalmente das reacções aerodinâmicas sobre as suas superfícies que se mantêm fixas sob determinadas condições de voo;
 - 9) **Balão.** Aeronave não motorizada mais leve que o ar;
 - 10) **Dirigível.** Aeronave motorizada mais leve que o ar;
 - 11) **Estado do Registo.** O Estado no qual o registo de uma aeronave é efectuado;
 - 12) **Giroplano.** Aeronave mais pesada que o ar, cuja sustentação em voo deriva principalmente de reacções do ar sobre um ou mais rotores que giram livremente sobre eixos substancialmente verticais;

- 13) **Helicóptero.** Aeronave motorizada mais pesada que o ar, cuja sustentação em voo deriva principalmente das reacções do ar sobre um ou mais rotores motorizados que giram sobre eixos substancialmente verticais;
- 14) **Marca Comum.** Marca atribuída pela Organização da Aviação Civil Internacional à Autoridade de Registo de Marcas Comuns que efectua o registo das aeronaves de organismos internacionais de operações sob uma base diferente das nacionais;
- 15) **Material à Prova de Fogo.** Qualquer material capaz de resistir ao calor, da mesma forma ou melhor que o aço quando as dimensões em ambos os casos sejam apropriadas para os propósitos especificados;
- 16) **Não Tripulados.** Relativo à classificação de aeronaves e aviões destinados a serem operados sem piloto fisicamente a abordo;
- 17) **Ornitóptero.** Aeronaves mais pesadas que o ar cuja sustentação em voo deriva de reacções do ar sobre planos aos quais é aplicado um movimento oscilatório semelhante ao bater de asas;
- 18) **Planador.** Aeronave não motorizada mais pesada que o ar, cuja sustentação em voo deriva principalmente de reacções aerodinâmicas sobre as suas superfícies que se mantêm fixas sob determinadas condições de voo.

2.005 Acrónimos

- a) São utilizados no presente Normativo os seguintes acrónimos:
 - 1) OACI — Organização Internacional da Aviação Civil;
 - 2) RPA — Aeronave Remotamente Pilotada.

2.6 Classificação de Aeronaves

- a) As classificações de aeronaves utilizadas no presente NTA devem estar em conformidade com o NTA 1, Apêndice 2 ao 1.007.

PARTE B: Requisitos para o Registo

2.007 Aplicabilidade

- a) A presente parte estabelece os requisitos para o pedido e a emissão de um certificado de matrícula angolano.

2.010 Requisitos para Registo de Aeronaves

- a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil em Angola a menos que:
 - 1) Tenha sido registada pelo seu proprietário;
 - 2) A Autoridade tenha emitido para tal um certificado de matrícula para a aeronave, que deve estar sempre à bordo para todas as operações; e
 - 3) O certificado de matrícula não esteja caducado.

2.011 Registo de Aeronaves

- a) A Autoridade mantém um registo actualizado que mostra, para cada aeronave registada em Angola, as informações incluídas no certificado de matrícula;
- b) Angola é o Estado de registo para cada aeronave incluída no registo activo;
- c) A Autoridade mantém um registo separado de balões livres não tripulados que contêm a data, a hora e o local da liberação, o tipo de balão e o nome do operador;
- d) Mediante pedido, a Autoridade fornecerá informações a outro Estado Contratante da OACI ou à OACI, sobre o registo da aeronave e/ou proprietário de qualquer aeronave particular registada em Angola.

2.013 Elegibilidade para o Registo

- a) Uma aeronave é elegível para o registo se ela é propriedade de:
 - 1) Um cidadão nacional;
 - 2) Um cidadão estrangeiro que está legalmente autorizado a residir permanentemente em Angola;
 - 3) Uma sociedade ou organização legalmente constituída a fazer negócios sob as leis de Angola; ou
 - 4) Uma entidade do Governo de Angola;
- b) Uma aeronave não será elegível para um certificado de matrícula de aeronaves se ela estiver registada sob as leis de qualquer outro Estado.

2.015 Solicitação de Registo

- a) Todo o cidadão que pretenda registar uma aeronave em Angola deve submeter um pedido de registo da aeronave à Autoridade sob forma de requerimento. Cada pedido deve conter:
 - 1) Um documento que certifica a cidadania;
 - 2) Comprovativo da propriedade da aeronave assinado em tinta ou uma assinatura electrónica aceitável pela Autoridade;
 - 3) Anexar ao requerimento o formulário para o registo da aeronave.
- b) Para o registo da aeronave é devida uma taxa cujo valor será definido em legislação complementar específica, e paga com a candidatura para matrícula da aeronave junto da Autoridade;
- c) Após o candidato reunir todos os requisitos, será emitido um certificado de matrícula da aeronave pela Autoridade.

2.017 Data Efectiva de Registo

- a) Uma aeronave está registada na data em que a autoridade aeronáutica determina que os objectivos satisfazem os requisitos do presente NTA e demais legislação complementar aplicável ao registo de aeronaves civis na República de Angola;
- b) A data efectiva do registo é mostrada através da data inserida pela Autoridade na aplicação de registo da aeronave e incluída na data de emissão do certificado de matrícula da aeronave.

2.020 Certificado de Matrícula

- a) O certificado de matrícula, conforme o Apêndice 1 ao 2.020, deve ser emitido em Português e Inglês para efeito de reconhecimento internacional;
- b) O certificado de matrícula deve conter os seguintes elementos:
 - 1) Número do certificado;
 - 2) Título da Autoridade governamental;
 - 3) Título da Autoridade registadora (designação do Departamento Ministerial encarregue da Aviação Civil e a do INAVIC);
 - 4) Classificação geral da aeronave;
 - 5) Data de emissão;
 - 6) Assinatura do Director Geral do INAVIC; e
 - 7) Observações.
- c) O certificado de matrícula deve ainda conter as seguintes informações:
 - 1) As marcas de nacionalidade e de matrícula atribuídas à aeronave;
 - 2) O nome do construtor e designação da aeronave;
 - 3) O número de série da aeronave;
 - 4) O nome do proprietário da aeronave;
 - 5) O endereço do proprietário da aeronave; e
 - 6) A certificação da emissão do registo.

2.023 Expiração e Renovação de Registo

- a) Um certificado de matrícula da aeronave emitido nos termos do presente normativo expira três (3) anos após o último dia do mês em que foi emitido;
- b) Cada detentor de um certificado de matrícula de aeronave pode solicitar a renovação após apresentar um pedido de renovação de registo de aeronave e pagar nos trinta (30) dias anteriores à data de expiração.

PARTE C: Marcas de Nacionalidade e de Matrícula

2.027 Aplicabilidade

- a) Esta Parte descreve os requisitos para a identificação de aeronaves civis registadas em Angola.

2.030 Generalidades

- a) Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave civil registada em Angola a menos que exiba as marcas de nacionalidade e de matrícula em conformidade com os requisitos da presente parte:
 - 1) A marca de nacionalidade e de matrícula será constituída por um grupo de caracteres;
 - 2) A marca de nacionalidade deverá preceder a marca de matrícula;
 - 3) A marca de matrícula deve ser precedida por um hifen;
 - 4) A marca de nacionalidade deve ser notificada à Organização da Aviação Civil Internacional.
- b) A menos que seja expressamente autorizado pela Autoridade, nenhuma pessoa pode colocar em

- qualquer aeronave um desenho, marca, ou símbolo que modifique ou confunda as marcas de nacionalidade e de matrícula;
- c) Quando as letras são usadas para a marca de matrícula, não devem ser utilizadas combinações que possam ser confundidas com as cinco combinações de letras utilizadas no Código Internacional de Sinais, Parte II, incluindo:
- 1) A combinação de 3 (três) letras com início em Q usados no «Código Q»;
 - 2) O sinal de socorro SOS; ou
 - 3) Outros sinais urgentes semelhantes, por exemplo XXX, PAN e TTT.
- d) As marcas permanentes de nacionalidade e de matrícula devem ser:
- 1) Pintadas na aeronave ou afixadas por outros meios assegurando um grau semelhante de permanência;
 - 2) Legíveis a uma distância de 300 (trezentos) pés;
 - 3) Sem ornamentação;
 - 4) Formadas por linhas sólidas que são de um sexto da altura dos caracteres; e
 - 5) Pintadas de uma cor que contrasta com o fundo claramente.
- (e) O proprietário ou o operador devem assegurar que as marcas são mantidas limpas e visíveis a todo o momento.

2.033 Ostentação das Marcas: Generalidades

- a) Cada proprietário deve ostentar na aeronave as marcas de nacionalidade e de matrícula «D2», indicando a nacionalidade angolana, seguida do número de matrícula da aeronave constituído por três (3) letras maiúsculas atribuídas pela Autoridade, com um hifen colocado entre a marca de nacionalidade e a de matrícula, consistindo de:
- 1) Letras maiúsculas de imprensa utilizando caracteres romanos; e
 - 2) Números utilizando caracteres de numeração árabe.
- b) Se por razões devidas à configuração ou desenho da aeronave, não for possível marcá-la de acordo com a alínea (a), o proprietário ou operador devem solicitar à Autoridade um procedimento diferente, que forneça um grau de legibilidade equiparado aos procedimentos acima;
- c) À Autoridade aprovará pedidos para casos especiais, em que a medida dos caracteres tenha sido de tal forma modificada ao ponto de dificultar a pronta identificação da aeronave.

2.035 Tamanho das Marcas

- a) Cada proprietário ou operador deve afixar na aeronave as marcas de nacionalidade e de matrícula, em obediência aos requisitos constantes do presente Normativo;
- b) Os caracteres das marcas devem possuir a seguinte altura:
- (1) Nas aeronaves mais pesadas que o ar deve ter no mínimo:

- i) 50 centímetros de altura se for nas asas; e
 - ii) 30 centímetros de altura se for na fuselagem ou uma estrutura equivalente e nas superfícies verticais da cauda;
 - 2) Nas aeronaves mais leves que o ar, excluindo-se os balões livres não tripulados, devem ser de pelo menos 50 centímetros de altura;
 - 3) Nos balões livres não tripulados deve ser determinado pela Autoridade, tendo em conta o tamanho da carga útil para o qual a placa de identificação é afixada;
 - 4) Nas aeronaves de asa fixa:
 - i) Na fuselagem e planos verticais da cauda, devem medir pelo menos 30 centímetros de altura;
 - ii) Nas asas devem medir 50 centímetros de altura.
 - 5) Em aeronaves rotoras devem medir pelo menos 30 centímetros de altura; e
 - 6) Em aeronaves mais leves que o ar ou de sustentação motorizada, devem medir pelo menos 50 centímetros de altura.
- c) Os caracteres das marcas devem possuir a seguinte largura:
- 1) Cada caracter deve ter dois terços da sua altura;
 - 2) O comprimento do traço hifenizado deve ser de dois terços da altura dos caracteres;
 - 3) Os caracteres e hifens devem ser formados por linhas sólidas e devem ser de cor nitidamente contrastante com o fundo;
 - 4) Os caracteres das aeronaves referidas nos n.os 1 a 6 da alínea b) do presente parágrafo devem possuir de largura dois terços da respectiva altura, excepto:
 - i) A letra «I» e o n.º «1» que devem possuir de largura um sexto da altura;
 - ii) As letras «M» e «W» que devem possuir de largura a mesma medida que a altura.
- d) Os caracteres das marcas devem possuir a seguinte espessura:
- i) A espessura da linha deve ser de um sexto da altura de um carácter; e
 - ii) Os caracteres devem ser formados por linhas sólidas com espessura igual a um sexto da respectiva altura.
- e) Os caracteres das marcas devem possuir o seguinte espaçamento:
- i) O espaço entre cada caracter não deve ser inferior a um quarto da sua largura, sendo para este propósito, o traço hifenizado considerado como um caracter;
 - ii) Cada caracter deve ser separado do que imediatamente precede ou segue, por um espaço não inferior a um quarto da sua largura. Um hifen deve ser considerado como um caracter para esta finalidade.
- f) As letras, os números e as marcas devem possuir a seguinte uniformidade:

- i) As letras e os números em cada grupo separado de marcas devem possuir a mesma altura;
- ii) Para aeronaves de asa fixa, as marcas devem possuir a mesma altura, espessura e espaçamento em ambos os lados da aeronave.
- g) O operador ou proprietário de aeronaves a operar no interior da FIR (Região de Informação de Voo) de Angola deve ostentar na aeronave as marcas de nacionalidade e de matrícula temporárias ou definitivas, medindo pelo menos 30 centímetros de altura;
- h) As dimensões das marcas destinadas a balões livres não pilotados devem ser pontualmente determinadas pela Autoridade, em cada caso, tendo em conta o tamanho da carga útil a qual a chapa de identificação for afixada;
- i) Os caracteres das marcas nas aeronaves mais pesadas que o ar devem ter a mesma altura, largura, espessura e espaçamento em ambos os lados da aeronave.

2.037 Casos Especiais ao Tamanho e Localização das Marcas

- a) Se uma aeronave não possuir as dimensões das partes correspondentes às mencionadas em outros parágrafos do presente Normativo ou o tamanho não for suficiente para suportar a inserção da marca de nacionalidade e de matrícula, pode a Autoridade determinar outras dimensões, tendo em conta a necessidade da imediata identificação da aeronave em causa.

2.040 Localização das Marcas em Aeronaves mais Pesadas que o Ar

- a) Em aeronaves mais pesadas que o ar, as marcas devem ser ostentadas num dos lados da parte baixa da:
 - 1) Asa: para aeronaves de asa fixa:
 - i) As marcas devem estar localizadas na secção esquerda da parte inferior da estrutura da asa, a menos que se estendam ao longo de toda a extensão da estrutura da asa;
 - ii) Sempre que possível, as marcas devem estar localizadas de forma equidistante entre o bordo dianteiro e traseiro da asa;
 - iii) A parte superior das letras deve apontar para o bordo dianteiro da asa.
 - 2) Em aeronaves rotoras, as marcas devem ser afixadas na fuselagem.
- b) O operador ou proprietário de aeronaves de asa fixa deve também ostentar as respectivas marcas em ambos os lados das superfícies verticais da cauda, ou da fuselagem como se segue:
 - 1) Se colocadas em superfícies verticais da cauda, deve afixar-se horizontalmente em ambos os lados da superfície vertical, ou sobre as superfícies externas da cauda de múltiplos planos verticais;
 - 2) Se colocadas na fuselagem, deve afixar-se horizontalmente em ambos os lados, entre a parte traseira da asa e a parte dianteira do estabilizador horizontal;

- 3) Se escapes do motor ou outras aberturas estiverem localizadas na área descrita no ponto b) 2) anterior, e forem parte integrante da aeronave, o proprietário ou o operador deve afixar as marcas sobre tais escapamentos ou aberturas.
- c) O proprietário ou operador de aeronaves rotoras deve também afixar as marcas, horizontalmente em ambos os lados da cabine, fuselagem, longarina ou cauda, de forma que a aeronave rotora seja prontamente identificada.

2.043 Localização das Marcas em Aeronaves Mais Leves que o Ar

Em aeronaves mais leves que o ar as marcas devem ser ostentadas da seguinte forma:

- a) Nos dirigíveis: O operador ou proprietário deve afixar as marcas em dirigíveis, de forma que apareçam:
 - 1) Em ambos os lados do casco, localizada ao longo do seu comprimento, na parte superior sobre a linha de simetria;
 - 2) Em ambas as superfícies dos estabilizadores vertical e horizontal:
 - i) Para o estabilizador horizontal, deve localizar-se na metade direita da superfície superior e na metade esquerda da superfície inferior, com o topo das letras apontando para o bordo dianteiro;
 - ii) Para o estabilizador vertical, deve localizar-se em cada lado da metade inferior do estabilizador com as letras e números afixados horizontalmente.
- b) Nos balões esféricos pilotados: O operador ou proprietário deve afixar as marcas, de forma que apareçam em dois pontos diametralmente opostos entre si, e localizados próximo da área horizontal de máxima circunferência do balão;
- c) Nos balões não esféricos pilotados: O operador ou proprietário deve afixar as marcas, de forma que apareçam em cada lado, localizados próximo da área de máxima superfície diagonal do balão, imediatamente acima da linha de costura, ou dos pontos de ligação dos cabos de suspensão do cesto;
- d) Nas aeronaves pilotadas mais leves do que o ar: O operador ou proprietário deve afixar as marcas, de modo que sejam visíveis em ambos os lados a partir da superfície terrestre;
- e) Nos balões livres não pilotados: O operador ou proprietário deve afixar as marcas, sob a forma de uma placa (chapa) de identificação.

2.045 Venda de Aeronaves: Remoção das Marcas

- a) Sempre que uma aeronave que tenha sido registada na República de Angola for vendida, o detentor do certificado de matrícula da aeronave deve remover as marcas de nacionalidade e de matrícula angolanas antes da sua entrega ao novo proprietário, a menos que este seja um cidadão nacional, organização governamental angolana, entidade ou pessoa legalmente acreditada pelo

Estado angolano a residir permanentemente ou operar em território nacional, sendo portanto elegível ao registo angolano.

2.047 Exigências de Chapas de Identificação

- a) O operador ou proprietário de aeronaves deve afixar em cada aeronave registada ao abrigo das leis angolanas, uma placa de identificação contendo:
- 1) Tipo de aeronave, modelo, número de série, marcas de nacionalidade e de matrícula;
 - 2) A placa de identificação referida no número anterior deve ser feita de metal à prova de fogo, ou outro material apropriado com as mesmas propriedades físicas;

3) Afixada numa posição proeminente, próximo da entrada principal da aeronave ou, no caso de balões livres não pilotados, colocada conspicuamente no exterior.

- i) No caso de um balão livre, deve afixar no exterior da carga útil; e
 - ii) No caso de uma aeronave pilotada remotamente, afixar em posição de destaque perto da entrada principal ou compartimento ou colocada de modo visível no exterior da aeronave se não houver entrada principal ou compartimento.
- b) A marca de matrícula (número) na placa de identificação deve ser alterada sempre que o registo da aeronave for alterado.

APÊNDICE

APÊNDICE 1 AO 2.020 — Modelo de Certificado de Matrícula

<p>Número/...../..... Number</p>	 REPÚBLICA DE ANGOLA MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL INAVIC	<p>Classificação Geral <i>General Classification</i></p>
<p>CERTIFICADO DE MATRÍCULA <i>CERTIFICATE OF REGISTRATION</i></p>		
<p>1. Marca de Nacionalidade e de Matrícula <i>Nationality or common mark and registration mark</i></p>	<p>2. Construtor e Designação da Aeronave <i>Manufacturer and manufacturer's designation of aircraft</i></p>	<p>3. Número de Série da Aeronave <i>Aircraft serial no.</i></p>
<p>4. Nome do Proprietário: <i>Name of Owner</i></p>		
<p>5. Endereço do Proprietário: <i>Address of owner</i></p>		
<p>Pelo Presente certifica-se que a aeronave acima descrita foi devidamente inscrita no Registo Aeronáutico Angolano, de acordo com a Convenção sobre a Aviação Civil Internacional datada de 7 de Dezembro de 1944, a Lei n.º 1/08 da Aviação Civil de 16 de Janeiro, e o Normativo Técnico Aeronáutico N.º 2. <i>It is hereby certified that the above described aircraft has been duly entered on the Angola National Register in accordance with the Convention on International Civil Aviation dated 7 December 1944, the Civil Aviation Law 01/08 of January 16th and with the Angola Aviation Safety Regulation Part 2</i></p>		
<p>O Director Geral do INAVIC <i>The Director General of INAVIC</i></p>		
<p>Data de Emissão <i>Date of issue</i>/...../.....</p>		
<p>Observações: <i>Remarks</i></p>		

O Ministro, Ricardo Daniel Sandão Queirós Viegas de Abreu.

Decreto Executivo n.º 70/19
de 27 de Fevereiro

Considerando que a elaboração e adopção dos SARPs dos Anexos à Convenção da Aviação Civil Internacional, do qual Angola é Estado Contratante, têm como principal objectivo atingir o mais alto grau de uniformização possível das normas, práticas recomendadas e procedimentos relativos à aeronaves, pessoal, rotas aéreas, aeródromos, serviços auxiliares à navegação aérea, conforme dispõe o artigo 37.º da mesma Convenção, e que nos termos das disposições combinadas dos n.ºs 2 e 5 do artigo 10.º da Lei n.º 1/08, de 16 de Janeiro, que aprova a Lei da Aviação Civil, a Autoridade Aeronáutica tem poder para emendar e publicar os Normativos Técnicos Aeronáuticos;

Havendo a necessidade de se ajustar e actualizar o Normativo Técnico Aeronáutico n.º 25 — Serviços Meteorológicos Para Navegação Aérea Internacional, aprovado pelo Decreto Executivo n.º 168/11, de 5 de Outubro, às emendas 76, 77 e 78 do Anexo 3 da Convenção da Aviação Civil Internacional;

Em conformidade com os poderes delegados pelo Presidente da República, nos termos do artigo 137.º da Constituição da República de Angola e dos n.ºs 2 e 5 do artigo 10.º da Lei n.º 1/08, de 16 de Janeiro, Lei da Aviação Civil, determino:

ARTIGO 1.º
(Aprovação)

É aprovado, em anexo, que é parte integrante do presente Decreto Executivo, o Normativo Técnico Aeronáutico n.º 25 — Serviços Meteorológicos Para Navegação Aérea Internacional.

ARTIGO 2.º
(Revogação)

São revogadas todas as disposições legais que contrariem o presente Diploma, concretamente o Normativo Técnico Aeronáutico n.º 25 aprovado pelo Decreto Executivo n.º 168/11, de 5 de Outubro.

ARTIGO 3.º
(Dúvidas e omissões)

As dúvidas e omissões que se suscitarem da interpretação e aplicação do presente Diploma são resolvidas por Despacho do Ministro dos Transportes.

ARTIGO 4.º
(Entrada em vigor)

O presente Diploma entra em vigor na data da sua publicação.

Publique-se.

Luanda, aos 27 de Fevereiro de 2019.

O Ministro, *Ricardo Daniel Sandão Queirós Viegas de Abreu*

**NTA 25 — SERVIÇOS METEOROLÓGICOS
 PARA A NAVEGAÇÃO AÉREA INTERNACIONAL**
PARTE A: Definições

25.001 Definições e acrónimos

a) Os termos abaixo mencionados são usados no presente Normativo Técnico Aeronáutico «NTA» com os seguintes significados:

- 1) «**Acordo Regional de Navegação Aérea**». Acordo aprovado pelo Conselho da OACI, normalmente por recomendação de uma reunião regional de navegação aérea.
- 2) «**Aeródromo**». Área definida na terra ou na água, incluindo quaisquer edifícios, instalações e equipamentos, destinados a serem usados no seu todo ou em parte para a chegada, partida e movimento de aeronaves à superfície.
- 3) «**Aeródromo Alternativo**». Um aeródromo em que uma aeronave pode prosseguir quando se torna impossível ou desaconselhável para avançar ou para aterrizar no aeródromo de aterragem previsto onde os serviços e instalações necessárias estão disponíveis, onde os requisitos de desempenho de aeronaves podem ser cumpridos e que é operacional no esperado tempo de uso.
- 4) «**Aeronave**». Qualquer máquina que consiga uma sustentação na atmosfera devido às reacções do ar, que não as do ar sobre a superfície terrestre.
- 5) «**Alcance Visual ao Longo da Pista (RVR)**». A distância até à qual o piloto de uma aeronave colocada na linha central de uma pista avista as marcas de superfície da pista ou as luzes que delimitam a pista ou que identificam a sua linha central.
- 6) «**Alternativa de Descolagem**». É um aeródromo alternativo em que uma aeronave pode ser capaz de pousar caso necessário, pouco depois da decolagem quando não é possível utilizar o aeródromo de partida.
- 7) «**Alternante em Rota**». É um aeródromo alternativo em que uma aeronave seria capaz de pousar no caso em que um desvio torna-se necessário durante a rota.
- 8) «**Alternante em Rota ETOPS**». Aeródromo alternante conveniente adequado no qual uma aeronave seja capaz de aterrizar depois de passar por uma situação de perda de motor ou outra condição anormal ou de emergência enquanto em rota numa operação ETOPS.
- 9) «**Destino Alternativo**». É um aeródromo alternativo em que uma aeronave seria capaz de pousar caso se tome impossível ou desaconselhável para aterrizar no aeródromo de aterragem previsto. O aeródromo do qual um voo parte também pode ser uma rota ou um aeródromo alternativo de destino para esse voo.
- 10) «**Altitude**». Distância na vertical entre um nível, um ponto ou um objecto considerado um ponto e o nível médio do mar (MSL).
- 11) «**Altitude Mínima de Sector**». Altitude mais baixa que pode ser utilizada e que permite conservar uma margem vertical mínima de 300 m (1000 ft) sobre todos os obstáculos situados numa