



DIÁRIO DA REPÚBLICA

ÓRGÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE ANGOLA

Preço deste número - Kz: 460,00

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	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.	
	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		

SUMÁRIO

Assembleia Nacional

Lei n.º 13/19:

Sobre o Regime Jurídico dos Cidadãos Estrangeiros na República de Angola. — Revoga todas as disposições que contrariem o disposto na presente Lei, nomeadamente a Lei n.º 2/07, de 31 de Agosto.

Lei n.º 14/19:

Da Aviação Civil. — Revoga a Lei n.º 1/08, de 16 de Janeiro — Lei da Aviação Civil e a Lei n.º 4/15, de 10 de Abril — Lei de Alteração à Lei da Aviação Civil e toda a legislação que contrarie a presente Lei.

Lei n.º 15/19:

Sobre a Organização, Exercício e Funcionamento das Actividades de Comércio Ambulante, Feirante e de Bancada de Mercado.

LEI SOBRE O REGIME JURÍDICO DOS CIDADÃOS ESTRANGEIROS NA REPÚBLICA DE ANGOLA

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

ARTIGO 1.º
(Objecto)

A presente Lei regula o regime jurídico de entrada, saída, permanência e residência do cidadão estrangeiro no território nacional.

ARTIGO 2.º
(Âmbito de aplicação)

1. A presente Lei aplica-se aos cidadãos estrangeiros, sem prejuízo do que dispõem os regimes especiais constantes de tratados internacionais de que a República de Angola é parte, nomeadamente, a Convenção de Viena sobre Relações Diplomáticas, de 18 de Abril de 1961 e a Convenção de Viena sobre Relações Consulares, de 24 de Abril de 1963.

ARTIGO 3.º
(Definições)

Para efeitos do disposto na presente Lei considera-se:

- a) «Acolhedor», pessoa colectiva ou singular, nacional ou estrangeiro que hospeda cidadão estrangeiro;
- b) «Apátrida», pessoa não considerada nacional por nenhum Estado;
- c) «Autoridade Migratória», Serviço de Migração e Estrangeiros;
- d) «Autorização de Residência», acto que habilita o cidadão estrangeiro a residir em território nacional;
- e) «Centro de Instalação Temporária», local para acolher cidadão estrangeiro que se encontra em situação de permanência ilegal ou cuja entrada em território nacional tenha sido recusada, aguardando

ASSEMBLEIA NACIONAL

Lei n.º 13/19
de 23 de Maio

Estamos numa época em que cada vez mais são visíveis os efeitos da globalização e os fluxos migratórios de um país para outro assumem relevante importância à escala mundial.

Considerando que a Lei n.º 2/07, de 31 de Agosto, vigorou cerca de 11 anos e, desde a sua aprovação, o quadro vigente em matéria de controlo de entrada, saída, permanência, residência, bem como da actividade dos cidadãos estrangeiros em território nacional evoluiu consideravelmente, carecendo o seu regime jurídico de actualização com vista a adequá-lo às actuais políticas públicas;

A Assembleia Nacional aprova, por mandato do povo, nos termos da alínea c) do artigo 164.º da Constituição da República de Angola, a seguinte:

4. O cidadão estrangeiro que se encontre numa das situações previstas nos números anteriores beneficia, no termo de validade do seu título ou visto, da sua substituição, sendo aplicáveis as disposições relativas a renovação do título ou visto previstas na presente Lei.

ARTIGO 134.º
(Regulamentação)

Compete ao Titular do Poder Executivo a regulamentação da presente Lei.

ARTIGO 135.º
(Norma revogatória)

1. São revogadas todas as disposições que contrariem o disposto na presente Lei, nomeadamente a Lei n.º 2/07, de 31 de Agosto.

ARTIGO 136.º
(Dúvidas e omissões)

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

ARTIGO 137.º
(Entrada em vigor)

A presente Lei entra em vigor 60 dias após a data da sua publicação.

Vista e aprovada pela Assembleia Nacional, em Luanda, aos 23 de Janeiro 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.

Lei n.º 14/19
de 23 de Maio

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 sociopolítico nacional e internacional.

A necessidade de se adequar o novo órgão regulador do Sistema da Aviação Civil Nacional, conferindo-lhe as competências e a 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, que 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
(Objecto)

A presente Lei estabelece os princípios e as regras a observar nos serviços aéreos, nos serviços auxiliares, nas infra-estruturas aeronáuticas, na certificação de equipamentos e pessoal aeronáutico, bem como uma 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
(Soberania sobre o espaço aéreo)

1. O Estado exerce a sua soberania sobre a totalidade do território angolano, compreendendo este, a extensão do espaço terrestre, as águas interiores e o mar territorial, bem como o espaço aéreo, o solo e o subsolo, o fundo marinho e os leitos correspondentes.

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
(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.

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
(Definições)

1. Para efeitos da presente Lei, os termos seguintes significam:

- a) «*Acidente Aéreo*», toda a ocorrência associada à operação de uma aeronave 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, no qual se verifique o seguinte:
- i) Uma pessoa tenha sofrido lesões fatais ou graves como resultado de:
- 1) Encontrar-se na aeronave;
 - 2) Ter estado em contacto directo com qualquer parte da aeronave, incluindo partes que se tenham separado da aeronave; ou
 - 3) Ter estado directamente exposta ao fluxo dos reactores.
- ii) A aeronave tenha sofrido dano, ou falha estrutural que:
- 1) Afecte adversamente a resistência estrutural, o desempenho, ou as características de voo da aeronave; e
 - 2) Requeira uma grande reparação, ou substituição do componente afectado.
- iii) A aeronave tenha desaparecido, ou ficado totalmente inacessível.
- b) «*Actos de Interferência Ilícita*», os actos, ou as tentativas de actos que visam pôr em perigo a segurança da aviação civil e transporte aéreo, bem como:
- i) apreensão ilegal de aeronaves em voo;
 - ii) desvio de uma aeronave em serviço;
 - iii) tomada de reféns a bordo de aeronaves, ou em aeródromos;
 - iv) intrusão forçada a bordo de uma aeronave, em um aeroporto, ou nas instalações de uma unidade aeronáutica;

- v) introdução a bordo de uma aeronave, ou num aeroporto, de uma arma, ou dispositivo perigoso, ou material destinado a finalidades criminosas;
 - vi) uso de uma aeronave em serviço, com a finalidade de causar morte, lesões corporais graves, ou sérios danos à propriedade, ou ao meio ambiente;
 - vii) comunicação de informações falsas, de modo a comprometer a segurança de uma aeronave em voo, ou no solo, dos passageiros, tripulação, pessoal de terra, ou o público em geral, em um aeroporto, ou nas instalações de uma unidade 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, ou das Forças Armadas;
- f) «*Aeronave de 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) «*Aeronave Militar*», aeronave pertencente às Forças Armadas, incluindo as legalmente requisitadas para missões militares;
- 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 equipamento de comunicações e qualquer outro mecanismo, ou mecanismos

- instalados, ou acoplados à aeronave durante o voo e que não sejam parte, ou peças, motores, ou hélices da aeronave;
- m) «*Autoridade Nacional da Aviação Civil*», abreviadamente designada por «ANAC», entidade competente em matéria da aviação civil;
- n) «*Autoridade Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aéreos — ANIPAA*», entidade independente da Autoridade Nacional da Aviação Civil, competente em matéria de investigação de acidentes aéreos;
- 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;
- q) «*Certificado de Operador Aéreo*», documento que autoriza um operador a conduzir operações específicas de transporte aéreo comercial;
- r) «*Convenção Sobre a 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;
- s) «*Espaço Aéreo*», 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;
- u) «*Factores Contribuintes*», acções, omissões, eventos, condições, ou sua combinação que, se no caso eliminados, evitados ou ausentes, poderiam ter reduzido a probabilidade de ocorrência de acidente, ou incidente, ou mitigado a severidade das consequências de um acidente, ou incidente;
- 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*», termo que abrange todas as peças e acessórios de uma hélice;
- x) «*Heliporto*», aeródromo para o uso exclusivo de helicópteros;
- y) «*Informação de Segurança Operacional*», toda a informação obtida através dos Sistemas de Recolha e Processamento de Dados de Segurança Operacional, do inglês *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 oportunas e melhorar a segurança operacional da aviação, sem qualquer interferência de 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 à 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) «*Instalações de Navegação Aérea*», quaisquer instalações utilizadas, ou disponíveis para garantir a segurança da navegação aérea;
- cc) «*Investigador-Responsável (IR)*», pessoa indicada, com base nas suas qualificações, para a organização, a condução e o controlo de uma investigação de acidente aeronáutico;
- dd) «*Mar Territorial*», uma faixa de água costeira 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 de Tripulação*», pessoa que exerce funções essenciais a bordo de uma aeronave em operação;
- ff) «*Mercadorias Perigosas*», artigos, ou substâncias susceptíveis de representarem riscos significativos para a saúde, a segurança, ou a propriedade quando transportados por via aérea;
- 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, de instrutivos, de directivas, de ordens e de 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) «*Normas Técnicas de Investigação de Acidentes Aéreos*», conjunto de normas, de instrutivos, de directivas, de ordens, e de circulares de informação aeronáutica destinados a garantir a implementação dos padrões e das práticas de investigação e de prevenção de acidentes aéreos;
- jj) «*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 e 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 à condução dos seus negócios, para qual é contratado um piloto profissional para pilotar a aeronave.
- ll) «*Operação de Aviação Geral*», exploração 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;
- nn) «*Operador Aéreo*» detentor de certificado de operador aéreo que se dedica ao transporte aéreo comercial doméstico ou internacional, quer directa, quer indirectamente ou através de acordos de locação ou outro tipo;
- oo) «*Operador de Aeródromo*», titular do certificado ou autorização para exploração de aeródromo;
- pp) «*PNSOAC*», Programa Nacional de Segurança Operacional da Aviação Civil;
- qq) «*Recomendação de Segurança Operacional de Acidentes Aéreos*», a proposta da Autoridade Nacional de 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) «*Regulamentos de Investigação de Acidentes Aéreos, abreviadamente designados de (RLAA)*», conjunto de regulamentos e normas técnicas de investigação de acidentes aéreos adoptados ao abrigo da presente Lei;
- ss) «*Regulamentos de Segurança Aérea de Angola, abreviadamente designado de (RSAA)* », conjunto de regulamentos e normativos técnicos adoptados ao abrigo da presente Lei;
- tt) «*Resolução de Questões de Segurança*», o processo para garantir o cumprimento dos Regulamentos de Segurança da Aérea de Angola;
- uu) «*Rotas*», espaço aéreo estabelecido pela Autoridade Aeronáutica competente para canalizar o tráfego aéreo;
- vv) «*Sistema de Aeronaves Não Tripuladas*», uma aeronave e seus componentes associados que são operados sem piloto a bordo;
- ww) «*Sistema de Aeronaves Remotamente Pilotadas*», 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, destinados 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) «*Veículo Aéreo Não Tripulado*», é todo e qualquer tipo de aeronave que pode ser controlada nos seus três eixos e que não necessite de piloto a bordo.

2. Os demais termos utilizados e não definidos têm o significado que lhes é atribuído pelo léxico da Organização da Aviação Civil Internacional.

CAPÍTULO II

Organização Administrativa

ARTIGO 8.º (Autoridade do Estado)

Compete ao Estado Angolano, através da Autoridade Nacional da Aviação Civil, a defesa, a segurança, a coordenação, a fiscalização e o controlo de todas as actividades relacionadas com a aviação civil no espaço aéreo nacional e internacional sob jurisdição do Estado Angolano, incluindo a investigação e a prevenção de acidentes aéreos ocorridos com aeronaves civis em todo o território nacional, a participação em comissões de investigação de acidentes aéreos conduzidos

por outros países, envolvendo aeronaves civis de registo aeronáutico angolano, fora do País e a prestação de serviços de tráfego aéreo e de apoio à navegação aérea.

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 10.º

(Competências genérica da Autoridade Nacional da Aviação Civil)

1. Compete à Autoridade Nacional da Aviação Civil propor ao Executivo as respectivas políticas e executar as tarefas de coordenação, de orientação, de controlo, de fiscalização das actividades da aviação civil e as entidades civis do ramo, incluindo as entidades que se ocupam do desporto aeronáutico e para-aeronáutico.

2. Sem prejuízo dos compromissos decorrentes de acordos, de 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

(Competências específicas da Autoridade Nacional da Aviação Civil)

1. São competências da Autoridade Nacional da Aviação Civil, nomeadamente:

- a) Velar pelo cumprimento dos tratados e das convenções Internacionais Sobre Aviação Civil e Aeronáutica subscritos pela República de Angola, das disposições da presente Lei, bem como dos demais regulamentos e normas vigentes sobre a matéria;
- b) Propor ao Executivo a política aérea nacional e executá-la, bem como subscrever acordos em matéria de aeronáutica, de índole técnica ou comercial, em concertação com o Ministério das Relações Exteriores;
- c) Regular, supervisionar, controlar, fiscalizar e homologar todas as actividades aeronáuticas civis, incluindo as realizadas pelo Estado;
- d) Estabelecer as normas técnicas sobre a segurança e as operações dos serviços de navegação aérea, transporte aéreo e aeródromos, 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;
- e) 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-pentas, asas delta, ultraleves ou qualquer outro análogo utilizado em actividades de voo livre;
- f) Cooperar com as autoridades competentes na observação da obrigatoriedade de sinalização nocturna de edifícios antenas, guias e equipamentos afins;
- g) Actualizar os mapas aeronáuticos;
- h) 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;
- i) Licenciar e controlar a utilização de veículos aéreos não tripulados «drones», acautelando o seu uso indevido, sobretudo em zonas que possam colocar em risco a navegação aérea;
- j) Cooperar com as instituições aeronáuticas não militares;
- k) Cooperar com a Autoridade Nacional de Investigação de Acidentes Aéreos nos processos de investigação de acidentes, incidentes e ocorrências de solo de âmbito aeronáutico;
- l) Adquirir, estabelecer, administrar, operar e conservar os serviços públicos de controlo e apoio à navegação aérea;
- m) Estabelecer e velar pelo cumprimento das normas de segurança e higiene que devem ser observadas nos serviços de transporte aéreo;
- n) Promover a formação, a capacitação e o treinamento do pessoal técnico aeronáutico;
- o) Outorgar, modificar, suspender ou revogar as licenças, certificados ou autorizações para o exercício dos serviços aéreos, de infra-estruturas de navegação aérea, operação de aeródromo e serviços;
- p) Certificar as empresas de transporte aéreo, os aeródromos, bem como o equipamento destinado à aviação civil;
- q) Velar pela implementação e cumprimento das recomendações e normas técnicas e de segurança que derivem das investigações de acidentes aéreos, incluindo ocorrências de solo realizadas pela Autoridade de Investigação de Acidentes Aéreos;
- r) Declarar a perda ou o abandono de aeronaves, de acordo com o previsto na presente Lei;
- s) Elaborar um programa nacional de segurança para o Sector Aéreo e velar pela implementação e cumprimento do mesmo;
- t) Velar para que as zonas proibidas ou restritas ao voo aéreo de aeronaves estejam devidamente demarcadas na cartografia de uso comum para a navegação aérea;

- u) Conceder adequada e oportuna protecção aos usuários e operadores, quando a mesma seja necessária, de acordo com a presente Lei;
- v) Coordenar, a nível nacional, da elaboração, da actualização, da administração, do desenvolvimento e da implementação do PNSOAC.

2. Para a garantia da implementação das normas e práticas recomendadas constantes dos anexos à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, a Autoridade Nacional da Aviação Civil tem o poder e o dever de emitir e publicar os Normativos Técnicos Aeronáuticos de Angola, abreviadamente denominadas «NTA», bem como tem o poder de emitir licenças e certificados, de realizar actos e emendar normas e procedimentos que considerar necessários para a execução das suas atribuições decorrentes das disposições da presente Lei.

3. Constitui dever de qualquer pessoa física ou colectiva a observância e o cumprimento dos Normativos Técnicos Aeronáuticos e das condições das licenças e dos certificados emitidos pela Autoridade Nacional da Aviação Civil ao abrigo da presente Lei.

ARTIGO 12.º
(Autoridade Nacional de Investigação e Prevenção de Acidentes Aéreos)

1. É criada a Autoridade Nacional de Investigação e prevenção de Acidentes Aéreos, abreviadamente designada por «ANIPAA».

2. A ANIPAA é uma entidade administrativa independente, com personalidade jurídica, dotada de autonomia administrativa, financeira e patrimonial que actua no exercício das actividades relacionadas com a investigação de acidentes e incidentes aéreos.

3. A ANIPAA 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 ou estrangeiro.

4. A ANIPAA 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
(Competência da ANIPAA)

1. Compete à ANIPAA:

- 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 aéreos, incluindo ocorrências de solo com aeronaves civis tripuladas ou não, com a finalidade de determinar as suas causas e formular recomendações de segurança com o objectivo de prevenir a sua repetição;
- c) Garantir a protecção e não divulgação dos registos dos gravadores da voz de cabine, dos dispositivos de uma aeronave para o registo de imagem e dos registos de investigações para outros fins diferentes da investigação de acidentes aéreos;
- 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;
 - 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 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 aéreos subscritos pela República de Angola, das disposições da presente Lei, bem como dos demais regulamentos e normas vigentes sobre a matéria;
- k) Propor ao Executivo a política nacional de prevenção e investigação de acidentes aéreos e executá-la, bem como subscrever acordos em matéria de prevenção e investigação de acidentes aéreos de índole técnica, em concertação com o Departamento Ministerial encarregue das Relações Exteriores;
- 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 transporte aéreo;
- 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, a capacitação e o treinamento do pessoal técnico dos serviços de prevenção e de investigação de acidentes aéreos;
- q) Outorgar, modificar, suspender ou revogar as credenciais do pessoal técnico dos serviços de prevenção e de 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.

2. Sempre que se afigurar necessário, a ANIPAA 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 de acidentes aéreos, incluindo ocorrências de solo conduzidos pela ANIPAA são direccionados ao esclarecimento das causas dos mesmos com o único objectivo de prevenir futuras ocorrências similares, não tendo nunca o objectivo de atribuição, de determinação de culpas, ou de responsabilidades.

4. Para garantir a implementação das normas e práticas recomendadas constantes dos Anexos à Convenção Sobre a Aviação Civil Internacional, a ANIPAA tem o poder e o dever de emitir, emendar e publicar Normas Técnicas de Investigação de Acidentes Aéreos, abreviadamente denominadas «NTIAA», realizar actos, emendar normas e procedimentos que considerar necessários para a execução das suas atribuições decorrentes das disposições da presente Lei.

5. A ANIPAA deve proceder à investigação de acidentes aéreos ocorridos com aeronaves civis em todo o território sob jurisdição do Estado Angolano e participar nos processos de investigação de acidentes aéreos ocorridos fora do País envolvendo aeronaves civis de registo aeronáutico angolano ou em defesa dos interesses do Estado angolano.

6. Constitui dever de qualquer pessoa física, ou colectiva, a observância e o cumprimento das Normas Técnicas de Investigação de Acidentes Aéreos emitidos pela Autoridade de Investigação e Prevenção de Acidentes Aéreos ao abrigo da presente Lei.

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.

ARTIGO 15.º (Princípio da proibição de oposição)

1. Nas rotas a que se refere o artigo 20.º, ninguém pode opor-se ao sobrevoo 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 (Condições de proibição e restrição)

No interesse da soberania nacional, da segurança pública e de segurança de voo, a Autoridade Nacional da Aviação Civil pode proibir ou restringir o tráfego aéreo sobre determinadas áreas do território nacional.

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
(Regime geral)

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 16.º, a entrada, o sobrevoos e a saída de aeronaves estrangeiras do território nacional e áreas jurisdicionais regem-se por tratados, ou acordos internacionais a que Angola e os Estados de registo dessas aeronaves estejam vinculados.

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, de resgate, ou de 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.

ARTIGO 21.º
(Condições de aterragem e descolagem)

Salvo em casos de força maior, as aeronaves que entram ou saem 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, as mercadorias e as cargas postais, bem como os equipamentos e os fornecimentos, salvo se tal for necessário para evitar sua perda, destruição ou deterioração.

ARTIGO 23.º
(Obrigações 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 reserva-se ao direito de fazer uso de medidas coercivas para fazer cumprir o estabelecido no ponto anterior e abster-se do uso de armas contra aeronaves civis em voo, em observância ao estipulado pela Convenção de Chicago.

ARTIGO 24.º
(Obrigações 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
AeronavesSECÇÃO I
Disposições GeraisARTIGO 25.º
(Natureza jurídica)

1. As aeronaves são bens móveis sujeitos a registo para efeitos de nacionalidade, de matrícula, de propriedade, de exploração e de 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.

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 MatrículaARTIGO 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 de 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 presente 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-los e retirá-los 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 de conservação da aeronave são da responsabilidade do proprietário, operador ou seu representante legal.

SECÇÃO IV

Operação e Navegabilidade

ARTIGO 38.º

(Operação)

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 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 necessários 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
(Condições)

1. Em conformidade com o artigo 83.º da Convenção Sobre a Aviação Civil Internacional, as funções e as obrigações de Angola em relação à operação, ou a aeronavegabilidade de uma determinada aeronave de nacionalidade angolana podem ser transferidas, total ou parcialmente, para um outro Estado signatário, mediante acordo e ao abrigo dos termos estabelecidos na convenção.

2. As funções e obrigações de um Estado estrangeiro em relação à operação ou à 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 tomado 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, de carga e de 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 constituem um perigo iminente para a segurança do voo e dos passageiros, deve efectuar-se de conformidade com as normas que sejam reguladas pela Autoridade Aeronáutica, 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
(Requisitos para o acesso ao transporte aéreo doméstico)

Os requisitos para o acesso ao exercício da actividade de transporte aéreo doméstico são estabelecidos por Decreto Executivo do titular do órgão encarregado da aviação civil.

ARTIGO 50.º
(Serviço Aéreo Internacional Regular)

Considera-se Serviço Regular Internacional o transporte aéreo de passageiros, de bagagens, de carga, ou de 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
(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. O Executivo Angolano 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 ruínoza, 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 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 ANAC:

- a) As tarifas que pretenda 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 de correio, realizado entre pontos situados no território de diferentes Estados.

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, de exploração, de 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
(Requisitos para o acesso)

Os requisitos para a prestação de serviços aéreos especializados são fixados pelo órgão competente do Executivo encarregado da aviação civil.

SECÇÃO II
Serviços Aéreos Privados

ARTIGO 56.º
(Natureza dos Serviços Aéreos Privados)

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

ARTIGO 57.º
(Requisitos para o acesso)

Os requisitos para o acesso ao exercício de Serviços Aéreos Privados são fixados pelo Departamento Ministerial encarregado 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
(Natureza das infra-estruturas aeronáuticas)

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

- a) Aeródromos e aeroportos;
- b) Servidões aeronáuticas;
- c) Sistemas e meios de prevenção, de salvamento e de combate a incêndios em aeronaves;
- d) Facilidades de desembarço, incluindo os serviços auxiliares;
- e) Sistemas e serviços de facilitação e de 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 de cargas, em conformidade com os Normativos Técnicos Aeronáuticos em vigor.

3. São aeródromos públicos aqueles que se destinam ao uso público, podendo, neste caso, serem 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
(Construção, operação e conservação)

1. A construção, operação, equipamento e conservação dos aeródromos civis devem 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.

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 e 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 à movimentação de passageiros, de carga e de correio;
- d) Aos concessionários dos serviços aéreos e da actividade comercial;
- e) Aos serviços auxiliares;
- f) Ao público usuário e estacionamento de veículos; e
- 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
(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. As tarifas devem ser divulgadas e comunicadas à Organização da Aviação Civil Internacional, não sendo consideradas como impostos directos, ou outros impostos, mas sim como o pagamento pelo privilégio de trânsito sobre o território angolano, ou de entrada e saída do mesmo, às aeronaves de outro Estado contratante, ou sobre as pessoas, ou bens que estejam a bordo das mesmas.

ARTIGO 65.º
(Aerportos)

1. Consideram-se aeroportos, 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 aeroportos 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 aeroportos destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras, para a realização de Serviços Internacionais Regulares, são classificados como aeroportos internacionais.

SUBSECÇÃO III
Servidões 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, de veículos, de sinais luminosos ou de outros objectos de natureza temporária ou permanente;
- c) Tudo que possa dificultar as manobras das aeronaves, causar interferências nos sinais de auxílio à radionavegação, embaraçar a visibilidade de auxílios visuais ou de outra forma perigiar 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 estabelece 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 perigiar a operação segura das aeronaves.

ARTIGO 68.º
(Poder de embargo)

1. A Autoridade Nacional da Aviação Civil em conjunto com as autoridades locais pode 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 efeitos do número anterior, as unidades de prevenção e combate a incêndios estabelecidos 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, de prevenção e de combate a incêndios, com os meios adequados à sua categoria.

ARTIGO 70.º
(Coordenação)

1. Compete à administração dos aeródromos a coordenação dos serviços de prevenção e de 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 de 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 de 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 Aeronáutica)

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 de desembarço)

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

- a)* Meios de transporte para 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;
- 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 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

(Sistema Nacional de Facilitação e Segurança)

1. O Executivo deve instituir um Sistema Nacional de Facilitação e Segurança da Aviação Civil e definir as suas atribuições, organização e normas de funcionamento.

2. O Executivo deve estabelecer um Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, que define e atribui as tarefas de segurança das várias entidades envolvidas na Segurança da Aviação Civil, cuja coordenação é exercida pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

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.

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.

ARTIGO 77.º

(Programa Nacional de Segurança Operacional da Aviação Civil)

O Executivo 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 da aviação civil.

SECÇÃO II

Serviços de Navegação Aérea

SUBSECÇÃO I

Disposições Gerais

ARTIGO 78.º

(Natureza dos Serviços de Navegação Aérea)

1. Consideram-se Serviços de Navegação Aérea, todos os serviços e sistemas disponíveis ou destinados ao uso nas actividades de apoio à navegação aérea.

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

- a) Serviços de tráfego aéreo;
- b) Comunicações aeronáuticas e apoios à navegação aérea;
- c) Informação aeronáutica;
- d) Meteorologia aeronáutica;
- e) Busca e salvamento;
- f) Cartografia aeronáutica;
- g) Procedimentos para Serviços de Navegação Aérea - Operações das Aeronaves (PANS-OPS).

ARTIGO 79.º

(Prestação de Serviços de Navegação Aérea)

1. Cabe ao Estado a prestação dos Serviços de Navegação Aérea, quer 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 Tráfego Aéreo)

Consideram-se Serviços de Tráfego Aéreo os serviços de coordenação prestados às aeronaves, destinados a garantir a segurança, a ordem e a rapidez do fluxo de 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 e Apoios à Navegação Aérea

ARTIGO 82.º

(Categoria de Serviços de Comunicações Aeronáuticas)

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 fixo aeronáutico;
- b) Serviço móvel aeronáutico;
- c) Serviço de radiofusão aeronáutica.

2. O serviço fixo aeronáutico deve 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.

ARTIGO 83.º

(Normas dos Serviços de Telecomunicações Aeronáuticas)

As normas dos Serviços de Telecomunicações Aeronáuticas, 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 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.

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.

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 Nacional da Aviação Civil, pelos meios mais expeditos disponíveis, todas as alterações do estado técnico-operacional ou no funcionamento das instalações e serviços de navegação aérea de que 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 da Aviação Civil.

2. No interesse da segurança e regularidade da aviação civil, a Autoridade Aeronáutica pode delegar a prestação de Serviços 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 meteorológica 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 a 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 Busca 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 pela 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, bem como permitir que os proprietários das aeronaves, ou as autoridades do Estado onde estejam registadas, prestem o auxílio que as circunstâncias o exigirem.

2. Para efeitos do número anterior, nas missões de busca e salvamento de aeronaves perdidas, o Estado Angolano deve solicitar a 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 serviços vinculados ao emprego de aeronaves civis.

ARTIGO 102.º
(Entidade competente)

1. Todas as actividades aeronáuticas estão sujeitas à fiscalização peia 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 inspecionarem documentos relacionados à aviação civil, no âmbito do desempenho das suas funções e deveres.

3. Os inspectores da Autoridade Nacional da Aviação Civil devem fazer cumprir e 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 poderes suficientes para a aplicação das regras de resolução de questões de segurança, incluindo as acções imediatas previstas na presente Lei, assim como nos Regulamentos de Segurança da Aviação Civil.

ARTIGO 103.º
(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 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 operações de aeronaves, de aeródromos, de equipamentos, de 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 e 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, de registos, de equipamentos e de 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;
- i) Solicitar a colaboração de autoridades administrativas, aduaneiras, fiscais, e policiais, e outras que se verificarem necessárias para 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.

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 inspeccionar, auditar, verificar, investigar e observar:

- a) qualquer local, onde se desenvolvam actividades de aviação civil, documentos e registos, aeródromos, hangares, facilidades de manutenção, treino, e 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 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 encontrem, as escalas nacionais e internacionais ou operador aéreo estrangeiro a operar em território angolano.

CAPÍTULO VIII Investigação de Acidentes Aéreos

ARTIGO 105.º (Natureza da investigação de acidentes aéreos)

Para efeitos da presente Lei, entende-se por investigação de acidentes aéreos o processo conduzido pela ANIPAA com o propósito de prevenir acidentes, o qual inclui a recolha e a análise de informação, a elaboração de conclusões, incluindo a determinação das causas e/ou factores contribuintes e, quando necessário, a emissão de recomendações de segurança operacional.

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, a guarda dos bens e destroços, assistência às vítimas e seus familiares, ressarcimentos dos danos resultantes, bem como a cobertura dos encargos decorrentes da investigação.

ARTIGO 107.º (Obrigação de informar)

1. Qualquer pessoa que tome conhecimento de um acidente, incidente, ou ocorrência de solo, ou da existência de restos ou despojos de aeronaves, deve comunicá-la às autoridades mais próximas, pelos meios mais rápidos que as circunstâncias permitirem.

2. Qualquer autoridade, entidade singular ou colectiva que tiver conhecimento de qualquer ocorrência prevista no número anterior ou que nela tiver intervenção deve, de igual modo, comunicá-lo de imediato à ANIPAA, adoptando, no entanto, as providências necessárias a uma adequada vigilância, nos termos do artigo seguinte até à chegada da ANIPAA.

ARTIGO 108.º (Obrigação de vigilância)

A adopção das providências mencionadas no n.º 2 do artigo anterior implica a esterilização da área, visando evitar

a aproximação ou intervenção de pessoas não autorizadas no local do acidente ou dos restos ou despojos 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 110.º (Obrigações de relatar e sujeição a exame)

As autoridades, pessoas singulares ou colectivas e instituições, são obrigadas a elaborar os relatórios que lhes forem solicitados pela ANIPAA, bem como permitir, sem atraso, os exames detalhados da documentação, do material e evidências relevantes e dos antecedentes necessários à investigação de acidentes aéreos.

ARTIGO 111.º (Remoção da aeronave e objectos)

A remoção da aeronave, dos elementos afectados e quaisquer objectos afectados por uma ocorrência só pode ser feita ou ordenada com o consentimento da ANIPAA.

ARTIGO 112.º (Acção judicial e intervenção policial)

1. A intervenção da ANIPAA 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, ou nas operações de busca e salvamento, as autoridades de investigação criminal e policial competentes podem sempre intervir, após a necessária concertação com a ANIPAA, ainda que não seja manifesto que o acidente esteja relacionado com actos criminais.

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, a certificação ou a 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 da 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 da 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 a 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 dos 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 relacionada, incluindo estágios ou formação em oficinas de manutenção e de fabrico de material aeronáutico, estão sujeitas à autorização prévia emitida pela Autoridade Nacional da Aviação Civil em conformidade com os regulamentos de segurança aérea em vigor.

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

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 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 da 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 abalroamento 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 a ocorrência que causou os danos tenha ocorrido a bordo da aeronave ou durante qualquer das operações de embarque ou desembarque.

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

- a) Operações de embarque, as realizadas durante o período em que os passageiros se encontram sob as ordens do transportador, até que entrem na aeronave;
- b) Operações de desembarque, as realizadas desde que os passageiros abandonam a aeronave, até que deixam 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 efeitos do disposto no número anterior, o transporte aéreo compreende o período durante o qual, as bagagens e as 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, entrega ou ao transbordo.

4. O período de transporte aéreo compreende o período durante o qual as bagagens e as mercadorias se encontram 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, de 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, de alojamento, de alimentação e de 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, 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. Para efeitos do disposto no n.º 1, a anormalidade do barulho da aeronave é determinada de acordo com os Regulamento 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 esto 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 ilicitamente 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 à 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 de 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 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 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 no 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 do serviço de controlo de tráfego aéreo, sob pena de caducidade.

9. Compete ao autor a alegação e prova da culpa do provedor do serviço 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 o 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 da 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 prevista em leis ou regulamentos especiais ou de procedimento judicial.

ARTIGO 154.º

(Cancelamento, suspensão de licenças ou autorizações)

Implica o cancelamento ou suspensão de licença de tripulante ou quaisquer outras licenças, certificados ou autorizações 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 da 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 da Aviação Civil.

ARTIGO 155.º

(Suspensão de certificados, licenças, autorizações e multas)

1. É aplicada a medida de suspensão dos respectivos certificados e multa às seguintes infracções cuja responsabilidade recai sobre o piloto, ou sobre o proprietário, ou operador da aeronave, ou do aeródromo 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 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) Exercer funções sobre influência de substâncias psicoactivas;
- j) Não observar as normas sobre assistência e salvamento;

- 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 na presente 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) Recusar o acesso e exibição de documentos, informações ou estatísticas aos agentes da fiscalização;
- q) Recuperar ou reconstruir aeronave acidentada sem a devida autorização da Autoridade Nacional da Aviação Civil.

2. Implica a suspensão de um certificado de aeródromo e muitas as seguintes infracções:

- a) Inadequação do Sistema de Gestão de Segurança Operacional do Operador de Aeródromo;
- b) For considerado necessário pela Autoridade Nacional da Aviação Civil, no interesse da segurança operacional da aviação;
- c) Resistência do operador de aeródromo ou demonstração de falta de disponibilidade em tomar medidas para corrigir ou mitigar a condição que afecta a segurança operacional da aviação;
- d) Inadequação da competência profissional ou qualificações do operador de aeródromo para desempenhar as tarefas necessárias para cumprir as exigências críticas de segurança operacional 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 da Aviação Civil;
- h) Operação de um aeródromo em desobediência aos Normativos Técnicos Aeronáuticos estabelecidos pela Autoridade Nacional da Aviação Civil;
- i) Utilização do aeródromo para fins não fixados no certificado;

j) Não envio de dados estatísticos ou outros documentos solicitados pela ANAC em tempo útil.

3. Implica o cancelamento de um certificado de aeródromo as seguintes infracções:

- a)* Incapacidade do operador, 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)* Clara convicção por parte do operador que a continuação da exploração do aeródromo é prejudicial para o interesse do público;
- d)* Utilização de aeródromo para fins contrários aos fixados no certificado.

ARTIGO 156.º
(Multas)

1. É aplicada a multa às seguintes infracções cuja responsabilidade recai sobre o piloto e/ou sobre o proprietário ou operador de aeronave ou de aeródromo:

- 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 de tal certificado;
- e)* Exploração de aeródromo sem instalações adequadas, equipamentos e as facilidades requeridas ou quando estes não estejam de acordo com a categoria do aeródromo;
- 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 da Aviação Civil da alteração dos elementos constantes do certificado de aeródromo;
- 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 da Aviação Civil.

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 da 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 da Aviação Civil;
- f)* Ameaças, dirigir palavras ofensivas ou insultuosas aos membros da tripulação;
- 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 VANT não autorizados;
- l)* Utilização de VANT sem estar registado na Autoridade Nacional da Aviação Civil;
- m)* Não envio de documentação ao abrigo do PNSOAC.

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 Nacional da Aviação Civil 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 da Aviação Civil;
- e)* Não observar as directivas, instruções, ordens e demais determinações ou orientações dimanadas da Autoridade Nacional da Aviação Civil;
- f)* Explorar aeródromo sem ter o certificado de aeródromo devidamente aprovado pela Autoridade Nacional da Aviação Civil ou quando o 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 Nacional da Aviação Civil 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 Nacional da Aviação Civil;
 - 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 mecanismos para protecção de instalações de rádio ajuda;
 - q) Não cumprir com as acções correctivas propostas pela Autoridade Nacional da Aviação Civil resultantes de inspecções realizadas;
 - r) Permitir que o pessoal sob sua responsabilidade exerça funções sob influência de drogas tóxicas, bebidas alcoólicas, estupefacientes, 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 Aeronáuticos não descritas nos números anteriores deste artigo.

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

7. Em caso de recusa, a Autoridade Nacional da Aviação Civil deve solicitar o pagamento coercivo das multas por via judicial.

8. Os montantes mínimos e máximos das multas previstas na presente Lei são estabelecidos pelo Titular do Poder Executivo.

ARTIGO 157.º
(Circunstâncias atenuantes)

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

ARTIGO 158.º
(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 contravenção ao disposto na legislação em vigor e ao estabelecido nas autorizações e determinações da Autoridade Nacional da Aviação Civil, tornadas públicas;

b) Entrada no território nacional sem aterrar em aeroporto internacional ou outro para o qual tenha sido especificamente autorizado.

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

ARTIGO 159.º
(Casos de proibição de operação de aeronaves)

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 nas 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 não tiver sido paga no prazo que lhe for estipulado;

c) Quando instaurado processo para apuramento de actividade delituosa do operador na utilização do aeródromo ou na prestação de serviço.

2. A Autoridade Nacional da Aviação Civil deve proibir a operação de um aeródromo e a 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
(Tarifas dos Serviços Aéreos Públicos)

1. A fixação de preços pela prestação de Serviços Aéreos Públicos é livre, devendo, contudo, os respectivos provedores notificar a Autoridade Nacional da Aviação Civil 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 por decreto executivo conjunto dos titulares dos órgãos encarregues das Finanças Públicas e da Aviação Civil.

ARTIGO 163.º
(Prazo para a 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
(Taxas)

Os valores das taxas, bem como os mecanismos de cobrança, nos termos da presente Lei, são estabelecidos pelo Titular do Poder Executivo.

ARTIGO 165.º
(Revogações)

É revogada a Lei, n.º 1 /08, de 16 de Janeiro — Lei da Aviação Civil, a Lei n.º 4/15 de 10 de Abril — Lei de Alteração à Lei da Aviação Civil e toda a legislação que contrarie a presente Lei.

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 167.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.

Lei n.º 15/19
de 23 de Maio

Havendo necessidade de se proceder à reforma legislativa de modo a dotar a autoridade do comércio, de instrumentos legais necessários para melhor sustentar a sua acção na organização do Sector do Comércio Interno;

Convictos de que, no quadro da reforma das actividades comerciais e de serviços mercantis, se afigura necessário regular o exercício das actividades de comércio de retalho, designadamente, o comércio ambulante, feirante e de bancada de mercado.

A Assembleia Nacional aprova, por mandato do povo, nos termos das disposições combinadas das alíneas b) do artigo 161.º e d) do n.º 2 do artigo 166.º, ambos da Constituição da República de Angola, a seguinte:

LEI SOBRE A ORGANIZAÇÃO,
EXERCÍCIO E FUNCIONAMENTO
DAS ACTIVIDADES DE COMÉRCIO AMBULANTE,
FEIRANTE E DE BANCADA DE MERCADO

CAPÍTULO I
Disposições Gerais e Comuns

SECÇÃO I
Disposições Gerais

ARTIGO 1.º
(Objecto)

A presente Lei tem por objecto estabelecer regras sobre a organização, o exercício e o funcionamento das actividades de comércio ambulante, feirante e de bancada de mercado, sem prejuízo dos usos e costumes, nos termos da Constituição e da Lei.

ARTIGO 2.º
(Âmbito de aplicação)

1. A presente Lei aplica-se às pessoas singulares ou colectivas que exerçam as actividades de comércio ambulante, feirante e de bancada de mercado.

2. A presente Lei não se aplica à distribuição domiciliária efectuada por conta de comerciantes com estabelecimento fixo, à venda de lotarias e outros jogos sociais como tal regulados por lei, à venda de jornais e outras publicações periódicas, aos quais se aplicam as regras do comércio de retalho em geral.