

REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL

Lei n.º/...

Dede.....

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 a realidade moderna e a dinâmica sociopolítica nacional e internacional.

Tendo em conta que há a necessidade de actualizar a Lei da Aviação Civil quanto a exigência de estabelecimento do Anexo 19 da Convenção de Chicago referente ao Sistema de Gestão de Segurança, actualizar a informação referente aos Anexos 13 e 17 da Convenção de Chicago, assim como melhor clarificar a definição de aeronave não tripulada e ainda suprir omissões referentes aos operadores aeroportuários e de navegação aérea;

Considerando que a Lei n.º 1/08, de 16 de Janeiro – Lei da Aviação Civil, no seu artigo 6.º «Obrigações Internacionais», determina que 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;

Urge, pois, harmonizar à Autoridade Nacional da Aviação Civil aos SARP's em consonância com o prescrito no Doc. 9734 da OACI sendo normas de cumprimento obrigatório.

Considerando que ao abrigo do n.º 3, do artigo 199.º da Constituição da República de Angola, determina que a criação de instituições e entidades administrativas independentes são 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 regras a observar nos serviços aéreos, nos serviços auxiliares, nas infra-estruturas aeronáuticas, na certificação de equipamentos e pessoal aeronáutico, bem como a organização e o exercício dos poderes da autoridade aeronáutica, no domínio da aviação civil.

Artigo 2.º

(Âmbito de aplicação)

1. 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.

2. Para efeitos da presente lei, entende-se por 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.

Artigo 3.º

(Soberania sobre o espaço aéreo)

1. O Estado angolano exerce completa e exclusiva soberania sobre o seu território, espaço aéreo e sobre o seu mar territorial.

2. Considera-se território angolano todas as aeronaves do Estado angolano onde quer que 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 esses.

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 e seu mar territorial.

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 Aeronáutica 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:
 - A) Encontrar-se na aeronave;
 - B) Ter estado em contacto directo com qualquer parte da aeronave, incluindo partes que se tenham separado da aeronave; ou,
 - C) Ter estado directamente exposta ao fluxo dos reactores.
 - (ii) A aeronave tenha sofrido dano ou falha estrutural que:
 - A. Afecte adversamente a resistência estrutural, o desempenho ou as características de voo da aeronave; e,
 - B. Requeira uma grande reparação ou substituição do componente afectado.
 - (iii) A aeronave tenha desaparecido ou ficado totalmente inacessível.
- b) «**Actos de interferência ilícita**», são os actos ou 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 à 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 na 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 alfândegas e as aeronaves militares;
- g) «**Aeronave militar**», aeronave pertencente às forças armadas, incluindo as legalmente requisitadas para missões militares;
- h) «**Aeroporto**», os aeródromos públicos dotados de instalações e facilidades de apoio às operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas;
- i) «**Anexos à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional**», documentos emitidos pela Organização da Aviação Civil Internacional, contendo as normas e práticas recomendadas aplicáveis à aviação civil;
- j) «**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-quedas 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;
- k) «**Autoridade Aeronáutica**», é a Autoridade Nacional da Aviação Civil - “ANAC”, entidade competente em matéria da aviação civil;

- l) «**Autoridade de Investigação de Acidentes Aéreos**», titular do órgão de Administração do Estado encarregado da aviação civil, a não ser que o contexto o requeira de outra forma o termo Autoridade de Investigação de Acidentes Aéreos inclui o responsável máximo da Instituição e qualquer funcionário a quem o responsável máximo subdelegar a sua autoridade;
- m) «**Causas**», acções, omissões, eventos ou a sua combinação, que concorrem para um acidente ou incidente;
- n) «**Certificado de aeródromo**», documento emitido pela Autoridade Aeronáutica de acordo com a legislação aplicável para operação de um aeródromo;
- o) «**Certificado de operador aéreo**», documento que autoriza um operador a conduzir operações específicas de transporte aéreo comercial;
- p) «**Convenção Sobre a Aviação Civil Internacional**», convenção assinada em Chicago em 1944 que institui a Organização da Aviação Civil Internacional, abreviadamente designada OACI e estabelece a base internacional dos acordos sobre a aviação civil;
- q) «**Espaço aéreo**», é a porção da atmosfera que sobrepõe o território de um país, incluindo o seu território marítimo, a partir do nível do solo, ou do mar, até 100 km de altitude, onde o país detém o controlo sobre a movimentação de aeronaves;
- r) «**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 a aterragem e descolagem de aeronaves;
- s) «**Factores Contribuintes**», acções, omissões, eventos, condições ou sua combinação, que 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;
- t) «**Gravador de Voo**», qualquer tipo de gravador instalado na aeronave com a finalidade de complementar um processo de investigação de acidente ou incidente;

- u) «**Hélice**», termo que abrange todas as peças e acessórios de uma hélice;
- v) «**Heliporto**», aeródromo para o uso exclusivo de helicópteros;
- w) «**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;
- x) «**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;
- y) «**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;
- z) «**Instalações de navegação aérea**», quaisquer instalações utilizadas ou disponíveis para garantir a segurança da navegação aérea;
- aa) «**Investigador-Responsável (IR)**», pessoa indicada, com base nas suas qualificações, para a organização, condução e controlo de uma investigação de acidente aeronáutico;
- bb) «**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;

- cc) «**Membro de tripulação**», pessoa que exerce funções essenciais a bordo de uma aeronave em operação;
- dd) «**Mercadorias perigosas**», artigos ou substâncias susceptíveis de representarem riscos significativos para a saúde, segurança ou propriedade quando transportados por via aérea;
- ff) «**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;
- gg) «**Normativos Técnicos Aeronáuticos**», conjunto de normas, instrutivos, directivas, ordens e circulares de informação aeronáutica destinado a garantir a implementação dos padrões e práticas recomendadas estabelecidas nos Anexos à Convenção Sobre a Aviação Civil Internacional;
- hh) «Normas Técnicas de Investigação de Acidentes Aéreos», conjunto de normas, ordens, circulares de informação aeronáutica destinados a garantir a implementação dos padrões e práticas de investigação e prevenção de acidentes aéreos;
- ii) «**Ocorrência de Solo**», toda a ocorrência não associada à operação de uma aeronave e sem intenção de voo, que tenha ocorrido em pátios de manobra, faixas de rolagem, incluindo suas vias de acesso, envolvendo aspectos de infra-estrutura e do serviço de apoio em aeródromos, na qual ocorram:
- (1) 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;
 - (2) Danos materiais à aeronave que possam afectar o seu desempenho e as condições de segurança no local de estacionamento;
- jj) «**Operação de aviação corporativa**», exploração ou operação não comercial de aeronaves por uma empresa para o transporte de passageiros ou mercadorias como auxílio a condução dos seus negócios, para qual é contratado um piloto profissional para pilotar a aeronave;

- kk) «**Operação de aviação geral**», exploração de uma aeronave que não seja uma operação de transporte aéreo comercial ou uma operação de trabalho aéreo;
- ll) «**Operação de transporte aéreo comercial**», exploração de uma aeronave envolvendo o transporte remunerado ou por aluguer de passageiros, carga ou correio;
- mm) «**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 aluguer ou outro tipo;
- nn) «**Operador de aeródromo**», titular do certificado ou autorização para exploração de aeródromo;
- oo) «**PNSOAC**», Programa Nacional de Segurança Operacional da Aviação Civil;
- pp) «**Recomendação de Segurança Operacional de Acidentes Aéreos**», a proposta da Autoridade de Investigação de Acidentes e Incidentes 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;
- qq) «**Regulamentos de Investigação de Acidentes Aéreos, abreviadamente designados de “RIAA”**», conjunto de regulamentos e normas técnicas de investigação de acidentes aéreos adoptados ao abrigo da presente lei;
- rr) «**Regulamentos de Segurança Aérea de Angola abreviadamente designado de “RSAA”**» - conjunto de regulamentos e normativos técnicos adoptados ao abrigo da presente lei;
- ss) «**Resolução de Questões de Segurança**», é o processo para garantir o cumprimento dos Regulamentos de Segurança da Aérea de Angola;
- tt) «**Rota**», espaço aéreo estabelecido pela Autoridade Aeronáutica competente para canalizar o tráfego aéreo;
- uu) «**Serviços de Investigação e Prevenção de Acidentes Aéreos**», abreviadamente designado por «SIPAA», entidade de apoio à Autoridade de investigação de Acidentes Aéreos dotada de personalidade jurídica, de

autonomia administrativa, financeira e patrimonial, cujos poderes e composição orgânica são determinados pelo Executivo;

- 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, destinado à instalação ou uso numa aeronave, num motor, numa hélice ou 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 OACI.

CAPÍTULO II

ORGANIZAÇÃO ADMINISTRATIVA

Artigo 8.º

(Autoridade do Estado)

Compete ao Estado angolano a defesa, segurança, coordenação, fiscalização e controlo de todas as actividades relacionadas com a aviação civil no espaço aéreo nacional e internacional sob jurisdição angolana, incluindo a investigação e 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 ANAC é uma entidade administrativa independente, com personalidade jurídica, dotada de autonomia administrativa, financeira e patrimonial, que actua no exercício das funções de coordenação, orientação, controlo, fiscalização, licenciamento e regulação de todas as actividades relacionadas com o sector da aviação civil desenvolvidas em Angola ou no espaço aéreo sob sua jurisdição.

ARTIGO 10.º

(Competência da ANAC)

1. Compete à Autoridade Nacional da Aviação Civil, propor ao Executivo as respectivas políticas e executar as tarefas de coordenação, orientação, controlo, 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, tratados ou quaisquer outros actos internacionais ou regionais, de que Angola é parte, compete à ANAC 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

(Atribuições da Autoridade Aeronáutica)

1. São atribuições da Autoridade Aeronáutica :

- a) velar pelo cumprimento dos tratados e 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 ser 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 o Departamento Ministerial responsável pelo, Ordenamento e Administração do Território e Órgãos Locais 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 de Investigação de Acidentes e incidentes 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, capacitação e 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 e incidentes aéreos, incluindo ocorrências de solo realizadas pela Autoridade de Investigação de Acidentes e Incidentes Aéreos;
- s) declarar a perda ou o abandono de aeronaves, de acordo com o previsto na presente lei;
- t) elaborar um plano nacional de segurança para o sector aéreo e velar pela implementação e cumprimento do mesmo;
- u) 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;
- v) conceder adequada e oportuna protecção aos usuários e operadores, aquando a mesma seja necessária, de acordo com a presente lei;
- w) Compete a coordenação, a nível nacional da elaboração, actualização, administração, desenvolvimento e da implementação do PNSOAC.
- x) os demais poderes constantes da presente lei e outros diplomas legais vigentes sobre a matéria.

2. Para a garantia da implementação das normas e práticas recomendadas constantes dos anexos à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, a Autoridade Aeronáutica 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 certificados emitidos pela Autoridade Aeronáutica ao abrigo da presente lei.

4. Todas as informações prestadas através do PNSOAC são de carácter confidencial e servem apenas para a compilação de dados.

Artigo 12.º

(Autoridade de Investigação de Acidentes Aéreos)

1. Para a execução das atribuições decorrentes deste diploma é criada a Autoridade de Investigação de Acidentes Aéreos, exercida pelo titular do departamento ministerial encarregado pela aviação civil.

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

3. A Autoridade de Investigação de Acidentes Aéreos ou seu representante legal tem 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 Autoridade de Investigação de Acidentes Aéreos)

1. Compete à Autoridade de Investigação de Acidentes Aéreos:

- a) Notificar, com o mínimo atraso e através dos meios expeditos possíveis, as entidades e organizações nacionais, estrangeiras e internacionais sobre a ocorrência de acidentes ou incidentes, envolvendo aeronaves de registo aeronáutico angolano ou estrangeiro ocorridos no território da República de Angola;
- b) Investigar os acidentes e incidentes 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 e incidentes 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 durante a 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 e incidentes aéreos, incluindo ocorrências de solo;
- i) Participar nos trabalhos dos serviços de busca e salvamento aéreo;
- j) Velar pelo cumprimento dos tratados e convenções internacionais sobre a investigação de acidentes e incidentes aéreos subscritos pela Republica 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 e incidentes aéreos e executá-la, bem como subscrever acordos em matéria de prevenção e investigação de acidentes aéreos de índole técnica em concertação com o Ministério das Relações Exteriores;
- l) Estabelecer as normas técnicas sobre a prevenção e investigação de acidentes e incidentes 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 e incidentes 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, capacitação e treinamento do pessoal técnico dos serviços de prevenção e investigação de acidentes e incidentes aéreos;
- q) Outorgar, modificar, suspender ou revogar as credenciais do pessoal técnico dos serviços de prevenção e investigação de acidentes e incidentes 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 e incidentes aéreos.

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

4. Para garantir a implementação das normas e práticas recomendadas constantes dos Anexos à Convenção Sobre a Aviação Civil Internacional, a Autoridade de Investigação

da Acidentes Aéreos tem o poder e o dever de emitir, emendar e publicar Regulamentos de Investigação de Acidentes Aéreos, abreviadamente denominados «RIAA», realizar actos, emendar normas e procedimentos que considerar necessários para a execução das suas atribuições decorrentes das disposições da presente lei, bem como tem o poder de proceder à investigação de acidentes e incidentes aéreos ocorridos com aeronaves civis em todo o território sob jurisdição do Estado angolano e participar nos processos de investigação de acidentes e incidentes aéreos ocorridos fora do país envolvendo aeronaves civis de registo aeronáutico angolano ou em defesa dos interesses do Estado angolano.

5. Constitui dever de qualquer pessoa física ou colectiva a observância e o cumprimento dos Regulamentos de Investigação de Acidentes Aéreos emitidos pela Autoridade de Investigação de Acidentes Aéreos ao abrigo da presente lei.

6. Para a execução das atribuições decorrentes deste diploma, a Autoridade de Investigação de Acidentes Aéreos é apoiada pelos Serviços de Investigação e Prevenção de Acidentes Aéreos, abreviadamente designado por «SIPAA», dotado de personalidade jurídica, de autonomia administrativa, financeira e patrimonial, cujos poderes e composição orgânica são determinados pelo Executivo.

7. Por delegação de poderes o responsável máximo dos Serviços de Investigação e Prevenção de Acidentes Aéreos exerce as funções da Autoridade de Investigação de Acidentes Aéreos nos termos das atribuições constantes do estatuto da referida Instituição.

CAPITULO III

GESTÃO DO ESPAÇO AÉREO

SECÇÃO I

PRINCIPIOS 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 Aeronáutica.

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

SECÇÃO II

ENTRADA, SOBREVOO E SAÍDA DE AERONAVES ESTRANGEIRAS

Artigo 19.º

(Regime geral)

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

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

Artigo 20.º

(Obrigatoriedade da utilização de rotas)

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

Artigo 21.º

(Condições de aterragem e descolagem)

Salvo em casos de força maior, as aeronaves que entram ou saiam do País devem fazer a sua primeira aterragem e a última decolagem em aeroporto internacional ou num outro aeródromo especialmente designado pela Autoridade Aeronáutica 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 Aeronáutica.

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

Artigo 23.º

(Obrigação de aterragem em território nacional)

1. Qualquer aeronave de registo estrangeiro que penetre no território nacional ou nas suas aéreas 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

(Obrigação de aterragem no estrangeiro)

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

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

CAPÍTULO IV

AERONAVES

SECÇÃO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 25.º

(Natureza jurídica)

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

2. É criado o Registo Aeronáutico Angolano, órgão de registo de aeronaves de natureza pública, adstrito à Autoridade Aeronáutica, 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 pelo presente diploma ou regulamentação dele decorrente, assim como por qualquer outra legislação vigente em Angola para o efeito.

SECÇÃO II

NACIONALIDADE E MATRÍCULA

Artigo 28.º

(Nacionalidade)

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

Artigo 29.º

(Marcas de nacionalidade e de matrícula)

1. Às aeronaves registadas são conferidos certificados de registo e atribuídas marcas distintivas de nacionalidade e matrícula angolana, ao abrigo do regulamento sobre o registo de aeronaves.
2. Sem prejuízo dos actos jurídicos praticados anteriormente, as aeronaves matriculadas em Estado estrangeiro podem adquirir as marcas de nacionalidade e matrícula angolana após cancelado o registo anterior.

SECÇÃO III

REGISTO, CONSTITUIÇÃO, MODIFICAÇÃO E EXTINÇÃO DE DIREITOS SOBRE AERONAVES, MOTORES, HÉLICES, ACESSÓRIOS E SOBRESSALENTES

SUBSECÇÃO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 30.º

(Direito supletivo)

1. Em tudo o que não for especialmente regulado nesta 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 contractos que importem reconhecimento, constituição, aquisição, divisão, transmissão, modificação e extinção do direito de propriedade ou de outra situação jurídica sobre aeronaves, motores de aeronaves, hélices, acessórios e 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 número artigo anterior só produzem efeitos após inscrição no Registo Aeronáutico Angolano.

SUBSECÇÃO II

AQUISIÇÃO E PERDA DE PROPRIEDADE SOBRE AERONAVE

Artigo 32.º

(Aquisição de propriedade)

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

Artigo 33.º

(Perda de propriedade)

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

Artigo 34.º

(Abandono)

As aeronaves de nacionalidade angolana ou estrangeira acidentadas ou imobilizadas de facto no território nacional ou nas suas águas territoriais, bem como as suas partes ou despojos, consideram-se abandonadas e, sem prejuízo das disposições da Convenção relativa ao reconhecimento Internacional dos Direitos sobre aeronaves, perdidas a favor do Estado angolano, se o seu proprietário ou explorador não se apresentar para reclamá-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 Aeronáutica pode proceder à imediata remoção da aeronave abandonada ou pericida, 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.

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 Aeronáutica deve cancelar o respectivo registo nos serviços de Registo Aeronáutico angolano, após notificação ao proprietário, operador ou seu representante legal.

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

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

SECÇÃO IV

OPERAÇÃO E NAVEGABILIDADE

Artigo 38.º

(Operação)

1. Nenhuma aeronave de registo aeronáutico angolano ou estrangeiro deve operar no espaço aéreo sob jurisdição do Estado angolano, sem cumprir com as exigências sobre operações de aeronaves estabelecidas na presente lei e nos regulamentos de segurança aérea em vigor na República de Angola de acordo com os padrões estabelecidos nos certificados aplicáveis a tais aeronaves.

2. Para 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 Aeronáutica que atesta que a aeronave, de acordo com o seu certificado tipo, está em condições para efectuar operação segura, está em conformidade com as normas e procedimentos estabelecidos nos regulamentos de segurança aérea em vigor na República de Angola.

Artigo 40.º

(Obrigatoriedade dos certificados de navegabilidade)

1. Nenhuma aeronave pode ser explorada sem o certificado de navegabilidade, cuja validade não deve estender-se para além do prazo estipulado e enquanto observadas as condições obrigatórias nele mencionadas.
2. Os requisitos, condições e provas necessárias à obtenção ou renovação dos certificados de navegabilidade, assim como o prazo de vigência e os casos de suspensão ou cancelamento, são estabelecidos nos regulamentos de segurança aérea em vigor na República de Angola.

Artigo 41.º

(Certificados de navegabilidade estrangeiros)

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

SECÇÃO V

TRANSFERÊNCIA DAS FUNÇÕES E OBRIGAÇÕES DO ESTADO DE MATRÍCULA

Artigo 42.º

(Condições)

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

Artigo 43.º

(Efeitos da transferência)

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

CAPÍTULO V

SERVIÇOS AÉREOS

Artigo 44.º

(Tipos de serviços aéreos)

Os serviços aéreos compreendem os serviços aéreos públicos e os serviços aéreos privados.

SECÇÃO I

SERVIÇOS AÉREOS PÚBLICOS

Artigo 45.º

(Tipos de serviços aéreos públicos)

Os serviços aéreos públicos classificam-se em serviços de transporte aéreo e serviços aéreos especializados conforme definido nos termos dos artigos seguintes.

Artigo 46.º

(Serviços de transporte aéreo)

1. Os serviços de transporte aéreo compreendem os serviços de transporte de passageiros, carga e correio, regular ou não-regular, doméstico ou internacional.
2. Ninguém pode realizar serviço de transporte aéreo sem ser titular de um certificado de operador aéreo emitido pela Autoridade Aeronáutica.
3. Os requisitos de segurança para a emissão dos referidos certificados são estabelecidos pela Autoridade Aeronáutica, em Normativos Técnicos Aeronáuticos apropriados.
4. O transporte aéreo de pessoas afectadas por doenças contagiosas ou mentais, convalescentes, quando estas últimas constituem um perigo iminente para a segurança do voo e dos passageiros, deve efectuar-se 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, bagagens, carga ou correio, realizado entre um ponto situado no território angolano e um ponto situado no território de qualquer outro Estado, obedecendo a um programa e horários pré-estabelecidos.

Artigo 51.º

(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 ruínosa, defender convenientemente os interesses nacionais e assegurar o melhor rendimento económico do transportador nacional.

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 Autoridade Aeronáutica:
 - a) As tarifas que pretende aplicar entre os pontos referidos no respectivo acordo aéreo;

b) O horário, equipamento e capacidade a utilizar para fins de aprovação ou outro fim conforme estabelecido nas condições da autorização de funcionamento.

Artigo 53.º

(Transporte aéreo não regular internacional)

1. Considera-se serviço aéreo não regular internacional o transporte aéreo ocasional de passageiros, bagagens, carga ou 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 Aeronáutica.

Artigo 54.º

(Serviços aéreos especializados)

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

Artigo 55.º

(Requisitos para o acesso)

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

SECÇÃO II

SERVIÇOS AÉREOS PRIVADOS

Artigo 56.º

(Definição)

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

Artigo 57.º

(Requisitos para o acesso)

Os requisitos para o acesso ao exercício de serviços aéreos privados são fixados pelo órgão competente do Governo 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

(Definição)

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

- a) aeródromos e aeroportos;
- b) servidões aeronáuticas;
- c) sistemas e meios de prevenção, salvamento e combate a incêndios em aeronaves;
- d) facilidades de desembarço, incluindo os serviços auxiliares;
- e) sistemas e serviços de facilitação e segurança.

Artigo 59.º

(Coordenação e controlo)

Constitui responsabilidade da Autoridade Aeronáutica 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

AERODRÓMOS

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, embarque, desembarque de passageiros, bagagens e cargas, em conformidade com os Normativos Técnicos Aeronáuticos em vigor.
3. São aeródromos públicos aqueles que se destinam ao uso público, podendo neste caso ser utilizado 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 Aeronáutica.

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 Aeronáutica.

3. Todo 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 á disposição do público para a segurança e rapidez da navegação aérea.

Artigo 62.º

(Utilização de aeródromos públicos)

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

Artigo 63.º

(Domínio do aeródromos públicos)

1. Os aeródromos públicos, enquanto universalidades com destino específico, constituem bens de domínio público.
2. O domínio dos aeródromos compreende as aéreas destinadas:
 - a) À administração;
 - b) Ao pouso, descolagem, manobra e estacionamento de aeronaves;
 - c) Ao atendimento e movimentação de passageiros, carga e correio;
 - d) Aos concessionários dos serviços aéreos e da actividade comercial;
 - e) Aos serviços auxiliares;
 - f) Ao público usuário e estacionamento de veículos; e
 - g) Ao acesso ao recinto aeroportuário.
3. O regime do domínio público dos aeródromos é regulado pelo 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 serão 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.

4. Não são impostos directos ou outros impostos simplesmente 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

(Aeroportos)

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 Aeronáutica 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, veículos, sinais luminosos ou outros objectos de natureza temporária ou permanente;
 - c) Tudo que possa dificultar as manobras das aeronaves, causa interferências nos sinais de auxílio à rádio-navegação, embaraçar a visibilidade de auxílios visuais ou de outra forma perigar a operação segura das aeronaves.

Artigo 67.º

(Plano geral das zonas de servidão)

1. A Autoridade Aeronáutica em conjunto com as autoridades locais estabelecem um plano geral de servidão dos aeródromos, onde se incluem as seguintes zonas:
- a) Circundante de protecção ao perímetro dos aeródromos;
 - b) De protecção de ruído; e,
 - c) De protecção aos auxílios à navegação aérea.
2. Com tudo o que possa dificultar as manobras de aeronaves, causar interferências nos sinais de auxílio à rádio-navegação, embaraçar a visibilidade de auxílios visuais ou de outra forma perigar a operação segura das aeronaves.

Artigo 68.º

(Poder de embargo)

1. A Autoridade Aeronáutica em conjunto com as autoridades locais podem embargar obras ou construções de qualquer natureza que contrariem os planos referidos no artigo anterior ou ainda exigir a demolição das obras erguidas em desacordo com os mesmos.
2. Em caso de demolição ou destruição de obstáculos levantados antes da publicação dos planos de servidão o respectivo proprietário tem direito a uma **justa** indemnização cujo valor é fixado por acordo.
3. Na falta de acordo, o montante previsto no número anterior é fixado judicialmente.

SUBSECÇÃO IV
SERVIÇOS DE PREVENÇÃO, SOCORRO E COMBATE A INCÊNDIOS

Artigo 69.º

(Organização e funcionamento)

1. Todos os aeroportos civis situados em território angolano ou sob jurisdição angolana devem estar dotados de sistemas adequados de prevenção, socorro e combate a incêndios, apetrechados com meios adequados à sua categoria, em conformidade com os Normativos Técnicos Aeronáuticos em vigor e com as normais 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 Aeronáutica possam ser garantidas.
4. Todos os aeroportos internacionais situados em território angolano ou sob jurisdição angolana devem estar dotados de um sistema próprio de socorro, prevenção e combate a incêndios, com os meios à sua categoria.

Artigo 70.º

(Coordenação)

1. Compete à administração dos aeródromos a coordenação dos serviços de prevenção e combate a incêndios nos aeródromos, devendo para esse efeito assegurar:
 - a) A organização dos serviços;
 - b) O equipamento e demais materiais necessários;
 - c) Tudo o que for necessário para o desempenho eficaz da actividade de prevenção e combate a incêndios.

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

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

Artigo 71.º

(Acordos de cooperação e assistência)

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

Artigo 72.º

(Jurisdição da Autoridade Aeronáutica)

Compete a Autoridade Aeronáutica 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.

Artigo 73.º

(Facilidades)

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

- a) Áreas de pré-embarque;
- b) Meios de transporte para passageiros, trabalhadores e carga;
- c) Sistemas para despacho e recolha de bagagem;

- d) Sistemas informativos visuais de voo;
- e) Sistemas de climatização e iluminação geral;
- f) Sistemas de informação sonora
- g) Locais destinados aos serviços públicos;
- h) Outros meios, sistemas ou áreas cuja implementação seja autorizada pela Autoridade Aeronáutica.

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

2. O funcionamento dos serviços descritos nas alíneas a), b), g), h) e i) estão sujeitos à certificação, nos termos em que vierem a ser definidos pela Autoridade Aeronáutica.

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

Artigo 75.º

(Serviços aduaneiros e de migração)

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

SUBSECÇÃO VI
SERVIÇOS DE SEGURANÇA AÉREA E FACILITAÇÃO
Artigo 76.º
(Sistema nacional de segurança aérea e facilitação)

1. O Governo deve instituir um Sistema Nacional de Facilitação e Segurança da Aviação Civil e definir as suas atribuições, organização e normas de funcionamento.
2. O Governo 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 pelo titular do órgão encarregado pela 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.

SECÇÃO II
SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA
SUBSECÇÃO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 77.º
(Definição)

1. Consideram-se serviços de navegação aérea todos os serviços e sistemas disponíveis ou destinados para o uso no apoio à navegação aérea.
2. Para 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) Cartas aeronáuticas;
- g) Procedimentos para Serviços de Navegação Aérea – Operações das Aeronaves (PANS-OPS).

Artigo 78.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 79.º

(Definição)

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

Artigo 80.º

(Regras de voo)

A Autoridade Aeronáutica 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 81.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 82.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 83.º

(Apoios à navegação aérea)

1. Consideram-se apoios à navegação aérea os sistemas que têm a finalidade de permitir que as aeronaves possam determinar 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 Aeronáutica deve estabelecer os Normativos Técnicos Aeronáuticos aplicáveis à operação dos apoios à navegação aérea.

SUBSECÇÃO IV

SERVIÇOS DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA

Artigo 84.º

(Definição)

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

Artigo 85.º

(Alterações no estado de funcionamento dos serviços)

1. As tripulações de aeronaves devem comunicar ao provedor dos serviços aeronáuticos e à Autoridade Aeronáutica, pelos meios mais expeditos disponíveis, todas as alterações do estado técnico-operacional ou no funcionamento das instalações e serviços de navegação aérea de 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 86.º

(Prestação dos serviços)

1. A prestação de serviços de informação aeronáutica é da competência da Autoridade Aeronáutica.
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 87.º

(Definição)

Consideram-se serviços de meteorologia aeronáutica os destinados à recolha, processamento e disseminação da informação meteorológica necessária à segurança, regularidade e eficiência da navegação aérea.

Artigo 88.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, controlo administrativo e o asseguramento técnico da assistência meteorologia à navegação aérea.

Artigo 89.º

(Centros meteorológicos aeronáuticos)

1. Os aeródromos angolanos devem estar dotados de centros meteorológicos aeronáuticos equipados de meios e pessoal adequados 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 90.º

(Tarifas)

Pela prestação de serviços de meteorologia aeronáutica é devida uma tarifa cobrada em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis.

Artigo 91.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 92.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 93.º

(Natureza)

1. A busca e salvamento de aeronaves perdidas, acidentada ou em perigo, bem como das pessoas e bens transportados, são consideradas actividades de interesse público.
2. Considera-se igualmente de interesse público o resgate das pessoas e propriedades envolvidas, afectadas pela aterragem forçada das aeronaves.

Artigo 94.º

(Auxílio às aeronaves em perigo)

1. O Estado angolano deve prestar todo o auxílio possível às aeronaves que se encontrem em perigo no seu território nacional e sujeitar ao controlo pela autoridade nacional das aeronaves de registo angolano, e permitir que os proprietários das aeronaves, ou as autoridades do Estado onde estejam registadas prestem o auxílio que as circunstâncias o exigirem.
2. Para 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 95.º

(Organização e funcionamento)

O Estado angolano deve criar um sistema Nacional integrado de Busca e Salvamento, definindo as suas atribuições, organização e normas de funcionamento.

Artigo 96.º
(Serviços de Cartografia Aeronáutica)

Consideram-se serviços de cartografia aeronáutica, o conjunto de estudos e operações técnicas destinadas a elaboração de mapas e cartas aeronáuticas, para atender as exigências da navegação aérea.

Artigo 97.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.

Artigo 98.º
(Serviço PANS OPS -Desenho de Procedimentos)

Consideram-se serviços de PANS-OPS, os destinados a 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 99.º
(Prestação dos Serviços)

1. A prestação dos serviços PANS-OPS é da competência da Autoridade Aeronáutica.
2. No interesse da segurança e regularidade da aviação civil, a Autoridade Aeronáutica pode delegar a prestação dos serviços PANS-OPS a outras entidades por si designadas.

CAPÍTULO VII
FISCALIZAÇÃO DAS ACTIVIDADES AERONÁUTICAS

Artigo 100.º

(Definição)

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

Artigo 101.º

(Entidade competente)

1. Todas as actividades aeronáuticas estão sujeitas à fiscalização pela Autoridade Aeronáutica e pelos seus inspectores devidamente autorizados, os quais devem estar munidos de credenciais conferindo-lhes tal autoridade.
2. Todos os inspectores da Autoridade têm acesso irrestrito e ilimitado a todas as Instalações Aeroportuárias, aeronaves, para acederem e inspeccionar documentos relacionados a aviação civil no âmbito do desempenho das suas funções e deveres.
3. Os inspectores da Autoridade devem fazer cumprir, observar os regulamentos sobre a aplicação das regras de resolução de questões de segurança;
4. Ao abrigo do n.º 1 do presente artigo, os Inspectores da Autoridade tem 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 102.º

(Poderes gerais de fiscalização)

1. No uso dos poderes de fiscalização compete à Autoridade Aeronáutica, e seus representantes 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 operação de aeronaves, aeródromos, equipamentos, actividades aeronáuticas, quando não forem cumpridas as condições de segurança operacional e de prevenção contra actos de interferência ilícita, ou outras estabelecidas nas licenças, autorizações ou certificados, e autorizar

- o seu reinício, uma vez sanadas essas irregularidades;
- d) Impedir a realização de voo, operação de equipamentos, materiais, instalações, no interesse da segurança pública;
 - e) Proibir a utilização de instalações e/ou equipamentos que não ofereçam segurança ou de outra forma periguem a realização segura do voo, ou constituam risco à segurança da aviação civil;
 - f) Exigir a entrega de documentos, registos, equipamentos e materiais para averiguar a sua conformidade com a presente lei, regulamentos e demais normativos técnicos Aeronáuticos aplicáveis;
 - g) Suspender, cancelar actividades aeronáuticas, imobilizar aeronaves ou encerrar instalações, a título preventivo e com efeito imediato, nos casos de detecção de irregularidades que constituam risco iminente à segurança de voo e à segurança da aviação civil e infracções às disposições da presente lei, regulamentos e Normativos Técnicos Aeronáuticos;
 - h) Suspender ou cancelar, a título preventivo e com efeito imediato, o exercício dos privilégios outorgados por licenças, certificados, qualificações ou autorizações, em caso de flagrante violação dos deveres específicos, tipificados pelas disposições normativas em vigor;
 - 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 a 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 103.º

(Direito de acesso para fiscalização)

1. A Autoridade Aeronáutica e seus representantes têm livre acesso e ininterrupto a qualquer local, onde se desenvolvam actividades da aviação civil, documentos e registos, bem como o poder de inspeccionar, auditar, verificar, investigar e observar aeródromos, hangares, facilidades de manutenção, treino, de prestação de serviços de apoio a navegação aérea, áreas de serviço de rampa e de combustível, áreas restritas e zonas

reservadas, equipamentos, materiais e facilidades aeroportuárias, pessoal ou tripulantes de aeronaves, com o objectivo de verificar a sua conformidade com a presente lei, regulamentos e os Normativos Técnicos Aeronáuticos, e demais normas internacionais, estabelecidas ao abrigo da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional.

2. A Autoridade Aeronáutica e seus representantes têm livre acesso e ininterrupto a qualquer aeronave civil, operando no território da República de Angola e áreas sob sua jurisdição para assegurar que tais aeronaves estão aeronavegáveis e são operadas de acordo com a presente lei, regulamentos e os normativos Técnicos Aeronáuticos, e demais normas internacionais, estabelecidas ao abrigo da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional.

3. A Autoridade Aeronáutica e seus representantes têm livre acesso e ininterrupto a qualquer aeronave portadora do registo angolano, onde quer que se encontre, e de circulação nas áreas restritas de segurança dos aeroportos com equipamento e artigos proibidos de simulação aprovados, com o objectivo de verificar a sua conformidade com a presente lei, regulamentos e os Normativos Técnicos Aeronáuticos, e demais normas internacionais, estabelecidas ao abrigo da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional.

4. A Autoridade Aeronáutica e seus representantes têm livre acesso e ininterrupto às instalações de qualquer operador aéreo angolano, onde quer que se encontre, às escalas nacionais e internacionais ou operador aéreo estrangeiro a operar em território angolano, com o objectivo de efectuar quaisquer inspecções, verificações, auditorias e assegurar que as operações a sua conformidade com a presente lei, regulamentos e os Normativos Técnicos Aeronáuticos, e demais normas internacionais, estabelecidas ao abrigo da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional.

CAPÍTULO VIII

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AÉREOS

Artigo 104.º

(Definições)

Para efeitos da presente lei, entende-se por investigação de acidentes aéreos o processo conduzido pela Autoridade de Investigação de Acidentes Aéreos 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 105.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 106.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 Autoridade de Investigação de Acidentes Aéreos, adoptando, no entanto, as providências necessárias a uma adequada vigilância nos termos do artigo seguinte até a chegada da Autoridade de Investigação de Acidentes Aéreos.

Artigo 107.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 108.º

(Obrigação de prestação de declarações)

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

Artigo 109.º

(Obrigações de relatar e sujeição à exame)

As autoridades, pessoas singulares ou colectivas e instituições, são obrigadas a elaborar os relatórios que lhes forem solicitados pela Autoridade de Investigação de Acidentes Aéreos, 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 110.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 e a autorização da Autoridade de Investigação de Acidentes e Incidentes Aéreos.

Artigo 111.º

(Acção judicial e intervenção policial)

1. A intervenção da Autoridade de Investigação de Acidentes Aéreos 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 policiais competentes podem sempre intervir, após a necessária concertação com a Autoridade de Investigação de Acidentes Aéreos, ainda que não seja manifesto que o acidente esteja relacionado com actos criminais.

CAPÍTULO IX

PESSOAL AERONÁUTICO

SECÇÃO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 112.º

(Definição)

1. Considera-se pessoal aeronáutico o conjunto de pessoas habilitadas profissional e academicamente para o exercício de funções relacionadas com a operação, certificação ou manutenção de aeronaves civis ou dos serviços de navegação aérea.
2. Para o exercício das suas funções, o conjunto de pessoas mencionadas no número anterior está sujeito à autorização, licenciamento ou certificação da Autoridade Aeronáutica, nos termos dos regulamentos de segurança aérea em vigor.

Artigo 113.º

(Competência da Autoridade Aeronáutica)

Compete à Autoridade Aeronáutica 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 114.º

(Validação de Certificados Estrangeiros)

1. Compete à Autoridade Aeronáutica, 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 115.º

(Regime de Trabalho)

À Autoridade Aeronáutica 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 116.º

(Licenças e Certificados)

O pessoal aeronáutico em serviço deve munir-se obrigatoriamente das licenças e certificados de aptidão exigidos ao abrigo da presente lei e regulamentos de segurança aérea em vigor que os habilitam para o exercício das funções a que se propõem.

SECÇÃO II

FORMAÇÃO DO PESSOAL AERONÁUTICO

Artigo 117.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 Aeronáutica em conformidade com os regulamentos de segurança aérea em vigor.
2. As escolas e centros de formação situados no estrangeiro, para que ministrem acções de formação a técnicos aeronáuticos angolanos carecem da certificação da Autoridade Aeronáutica.
3. Exceptuam-se do estabelecido no número anterior as escolas ou cursos de aviação ou actividades afins, destinadas exclusivamente a formação de técnicos aeronáuticos militares, cujo regime de aplicação é fixado em legislação apropriada.

SECÇÃO III

PESSOAL NAVEGANTE

Artigo 118.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 119.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 Aeronáutica.

CAPÍTULO X
RESPONSABILIDADE CIVIL

SECÇÃO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 120.º
(Responsabilidade Civil)

Em tudo o que não for regulado nesta 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 121.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 122.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 123.º

(Danos por morte ou lesão de Passageiros)

1. Na execução de um contrato de transporte aéreo, independentemente de culpa, o transportador contratual é responsável pela morte, ferimento ou qualquer outra lesão sofrida pelos passageiros, desde que o acidente que causou os danos haja ocorrido a bordo da aeronave ou durante qualquer das operações de embarque ou desembarque.
2. Para 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 o momento em que os passageiros abandonam a aeronave, até que deixam de estar sob as ordens do transportador.

Artigo 124.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 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 mercadorias se encontram nos depósitos alfandegários, sob responsabilidade do transportador.

Artigo 125.º

(Danos causados pelo atraso)

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

Artigo 126.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 127.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 128.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 129.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 130.º

(Direitos do passageiro em caso de excesso de reservas)

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

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

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

Artigo 131.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 132.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 133.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 134.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 interpostas.

Artigo 135.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 136.º

(Danos causados à terceiros na superfície)

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

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

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

Artigo 137.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 138.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 139.º

(Exclusão ou atenuação de responsabilidade)

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

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

SECÇÃO III

ABALROAMENTO AÉREO

Artigo 140.º

(Definição)

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.

3. Para efeitos do disposto na alínea b) do número anterior, considera-se que uma aeronave se encontra em voo, desde o momento em que emprega a força motriz para se descolar até o momento em que termina o percurso da aterragem.

Artigo 141.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) À 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 142.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 143.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 144.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 145.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 146.º

(Direito de regresso)

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 regresso 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 regresso 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 regresso 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 regresso, 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 regresso, se não fizer a comunicação a que se refere o número anterior no prazo nele estabelecido.

SECÇÃO IV

RESPONSABILIDADE DO EXPLORADOR DE AERÓDROMO

Artigo 147.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 efeito 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 148.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 na esfera das suas competências;
- b) O pleno ressarcimento dos prejuízos sofridos pelos proprietários, exploradores ou operadores, tratando-se de danos causados às aeronaves.

5. No caso de danos causados a terceiros em terra, a responsabilidade dos provedores de serviços de controlo de tráfego aéreo é a prevista na Secção II do presente capítulo.

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

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

8. Os arquivos e documentos relativos à protecção e ordenamento de voos de que tenham resultado vítimas, donde constem as mensagens trocadas entre as partes, devem ser conservados pelo prazo de 10 anos, período durante o qual os lesados ou

seus herdeiros podem requerê-los, por escrito, ao provedor 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 149.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 150.º

(Legitimidade activa e passiva)

O lesado pode intentar uma acção judicial directamente contra o provedor dos serviços de controlo de tráfego aéreo que entender ser responsável pelos danos sofridos ou, se for caso, contra o operador.

CAPÍTULO XI

INFRACÇÕES E SANÇÕES

Artigo 151.º

(Competência para a aplicação das sanções)

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

Artigo 152.º

(Aplicação de sanções previstas em leis especiais)

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

Artigo 153.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 Aeronáutica;
- 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 Aeronáutica.

Artigo 154.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 e/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 de aeronaves com excesso de passageiros ou de peso sobre os máximos fixados no certificado de navegabilidade, como transportar passageiros ou carga em lugar inadequado;
- c) Transportar sem autorização de carga, equipamento ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública ou da aeronave;

- d) Utilizar aeronave com equipamento aerofotogramétrico sem autorização da autoridade competente;
- e) Usar aeronave cujas marcas de nacionalidade ou de matrícula estejam em desacordo com o respectivo certificado de matrícula ou de aeronavegabilidade;
- f) Não observar os regulamentos e normas de tráfego aéreo, assim como das normas relativas à duração do trabalho e aos limites de tempos de voo;
- g) Não observar os planos de voo, instruções e autorizações dos serviços de tráfego aéreo;
- h) Sobrevoar zonas proibidas, realizar voos acrobáticos abaixo do nível mínimo e altitudes permitidas;
- i) 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 a segurança da aeronave;
- l) Utilizar aeronaves ou tripulantes estrangeiros em desacordo com o estabelecido nesta lei, respectivos regulamentos e normativos técnicos aeronáuticos;
- m) Executar ou utilizar os serviços técnicos de manutenção sem homologação da Autoridade Aeronáutica;
- 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 Aeronáutica.

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

- a) Inadequação do Sistema de Gestão de Segurança Operacional do operador de aeródromo;
- b) For considerado necessário pela ANAC, 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 Aeronáutica;
- h) Operação de um aeródromo em desobediência aos Normativos Técnicos Aeronáuticos estabelecidos pela Autoridade Aeronáutica;
- i) Utilização do aeródromo para fins não fixados no certificado;
- j) Não envio de dados estatísticos ou outros documentos solicitados pela Autoridade 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 será prejudicial para o interesse do público;
- d) Utilização de aeródromo para fins contrários aos fixados no certificado.

Artigo 155.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 do 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 Aeronáutica 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 Aeronáutica.

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 Aeronáutica;
- 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 Aeronáutica;
- 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 de aéreo por VANT não autorizados;
- l) Utilização de VANT sem estar registado pela Autoridade Aeronáutica;
- 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 Aeronáutica no âmbito de uma investigação de Acidentes ou incidentes de Aviação;
- b) Permitir a prestação de serviços nos aeroportos por pessoal sob sua responsabilidade sem possuir uma licença ou certificado de habilitação válido;
- c) Não manter de forma correcta o funcionamento dos equipamentos e sistemas de ajuda à navegação;
- d) Violar uma suspensão ou limitação que lhe tenha sido imposta pela Autoridade Aeronáutica;
- e) Não observar as directivas, instruções, ordens e demais determinações ou orientações dimanadas da Autoridade Aeronáutica;

- f) Explorar aeródromo sem ter o certificado de aeródromo devidamente aprovado pela Autoridade Aeronáutica ou quando mesmo tenha expirado o prazo de validade;
- g) Explorar um aeródromo sem ter instalações e facilidades de conformidade com os requisitos regulamentares ou quando tendo, não estejam de acordo com a categoria do aeródromo;
- h) Não observar as normas relativas à gestão da segurança operacional conforme o requerido pelos regulamentos aeronáuticos;
- i) Negar prestar informações ou negar acesso a documentos ou às suas instalações ou equipamentos aos inspectores da Autoridade Aeronáutica em exercício de funções de inspecção ou supervisão;
- j) Não cumprir com os requisitos de notificação requeridos pelos regulamentos aeronáuticos;
- k) Não observar os requisitos de inspecção ou auditoria interna aos aeródromos requeridos pelos regulamentos aeronáuticos;
- l) Construir ou realizar obras relevantes nos aeródromos sem estar previamente autorizado pela autoridade Aeronáutica;
- m) Permitir operações com a presença de obstáculos susceptíveis de fazer perigar as operações de voo;
- n) Não implementar o plano de emergência do aeródromo de acordo com os regulamentos aeronáuticos;
- o) Explorar um aeródromo público sem ter instalações, equipamentos, pessoal e procedimentos de salvamento e de combate a incêndios de acordo com a categoria do aeródromo;
- p) Não estabelecer mecanismo para protecção de instalações de rádio ajuda;
- q) Não cumprir com as acções correctivas propostas pela Autoridade Aeronáutica resultantes de inspecções realizadas;
- r) Permitir que o pessoal sob sua responsabilidade exerça funções sob influência de drogas 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 infrações às disposições da presente lei, seus regulamentos e Normativos Técnicos não descritas nos números anteriores deste artigo.

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

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

8. Os montantes mínimos e máximos das multas previstas no presente diploma são estabelecidos pelo Executivo.

Artigo 156.º

(Circunstâncias atenuantes)

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

Artigo 157.º

(Casos de detenção de aeronaves)

1. A Autoridade Aeronáutica deve determinar a detenção de aeronaves nos seguintes casos:

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

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

Artigo 158.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 152.º e alíneas a) e b) do n.º 1 do artigo 153.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 Aeronáutica deve proibir a operação de um aeródromo, prestação de serviço em caso de requisição pelas autoridades competentes, fundada em razões de segurança ou interesse público.

Artigo 159.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 160.º

(Crimes)

Os crimes contra a segurança a 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 161.º

(Taxas de Serviços)

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

2. Em caso de não cumprimento, a Autoridade Aeronáutica pode recorrer à Administração Geral Tributária para fazer cumprir o disposto no número anterior, ao abrigo de acordo de cooperação a celebrar entre estes dois organismos, acrescido de 5% do valor total destinado a CUT, sendo que este último valor será repartido entre a ANAC e a AGT.

3. As taxas cobradas pelos serviços prestados pela ANAC no exterior do país devem ser pagas em moeda estrangeira, no valor correspondente ao câmbio do dia praticado pelo Banco Nacional.

4. Em caso de recurso à via judicial, compete ao Ministério Público agir em nome da Autoridade Aeronáutica.

Artigo 162.º

(Tarifas)

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

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

3. As restrições a que se refere o número anterior são definidas por decreto executivo conjunto do Ministro das Finanças e do titular do órgão encarregado da aviação civil.

Artigo 163.º

(Prazo para procedimento das infrações)

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

Artigo 164.º

(Gestão do património aeronáutico)

Todo o património aeronáutico deve estar disponível para uso pela indústria, entretanto, a gestão do referido património compete à ANAC.

CAPÍTULO XII

DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

Artigo 165.º

(Regulamentação da lei)

A ANAC deve regulamentar a execução da presente lei.

Artigo 166.º

(Dúvidas e omissões)

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

Artigo 167.º

(Revogações)

É revogada a Lei n.º 1/08 de 16 de Janeiro - Lei da Aviação Civil, 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 168.º

(Entrada em vigor)

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

Vista e aprovada pela Assembleia Nacional, em Luanda, aos ____de _____de 2018.

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

Promulgada aos____de_____ de 2018

Publique-se

O Presidente da República, *João Manuel Gonçalves Lourenço*.