



BOLETIM OFICIAL

PREÇO DESTE NÚMERO — 440\$00

Toda a correspondência quer oficial, quer relativa a anúncios e à assinatura do Boletim Oficial deve ser enviada à Administração da Imprensa Nacional, na cidade da Praia.

Os originais dos vários serviços públicos deverão conter a assinatura do chefe, autenticada com o respectivo carimbo a óleo ou selo branco.

O preço dos anúncios é de 2.000\$ a lauda. Quando o anúncio for exclusivamente de tabelas intercaladas no texto, será o respectivo espaço acrescentado de 50%.

O mínimo de cobrança pela inserção no Boletim Oficial de qualquer anúncio ou outro assunto sujeito a pagamento é de 1.000\$.

Não serão publicados anúncios que não venham acompanhados da importância precisa para garantir o seu custo.

Os demais actos referente à publicação no Boletim Oficial estão regulamentados pelo Decreto n.º 74/92, publicado no Suplemento ao Boletim Oficial n.º 26/92, de 30 de Junho

ASSINATURAS

Para o país:

	Ano	Semestre
I Série	4 800\$00	3 500\$00
II Série	3 200\$00	1 900\$00
I e II Séries	6 500\$00	4 200\$00

AVULSO por cada página 10\$00

Os períodos de assinaturas contam-se por anos civis e seus semestres. Os números publicados antes de ser tomada a assinatura, são considerados venda avulsa.

Para países de expressão portuguesa:

	Ano	Semestre
I Série	6 500\$00	5 000\$00
II Série	4 500\$00	3 500\$00
I e II Séries	8 200\$00	5 500\$00

Para outros países:

I Série	7 000\$00	6 000\$00
II Série	5 500\$00	4 500\$00
I e II Séries	9 000\$00	7 000\$00

SUPLEMENTO

SUMÁRIO

CONSELHO DE MINISTROS:

Decreto-Legislativo n.º 1/2001:

Aprova o Código Aeronáutico.

Decreto-Legislativo n.º 1/2001

de 20 de Agosto

Por se tratar do primeiro Código Aeronáutico a ser aprovado no Estado de Cabo Verde, é de todo necessária a sua contextualização, de forma bastante abrangente, permitindo assim aos diversos sujeitos que a ele se vinculam por imperativo das suas actividades, o conhecimento da fundamentação exacta das matérias que trata.

A aprovação do presente Código Aeronáutico constitui uma das grandes apostas do Governo para a modernização legislativa do sector da aeronáutica civil e pretende ser um quadro regulador das relações jurídicas aeronáuticas a que imprime autonomia e integralidade.

A autonomia não significa que a actividade aeronáutica se transforma num compartimento estanque dos restantes ramos do direito cabo-verdiano, antes reconhece a novidade e complexidade da actividade aérea e a necessidade e conveniência de toda a sua problemática legal se concentrar, nos seus aspectos principais, num corpo legal de fundo e completo no qual sejam previstas ainda as soluções para os casos omissos.

A integralidade está relacionada com a impossibilidade de separar num código as normas de direito público daquelas que são de direito privado. No âmbito do Direito Aeronáutico ou de uma lei de fundo sobre a matéria, há sempre um duplo jogo de relações públicas e privadas que obriga a uma precisão particular na redacção dos artigos, seja qual for a sistemática adoptada para a sua classificação. É por isso que os títulos em que o Código se divide, sucedem-se uns aos outros, sem se estabelecer aquela divisão, tanto na metodologia geral, como no conteúdo particular de cada um deles.

A aprovação do presente Código corresponde às exigências do desenvolvimento económico e social do país e à necessidade de Cabo Verde possuir regras respeitantes à aeronáutica civil que vão ao encontro das tendências de evolução internacional do sector e de vários países do mundo que possuem leis aeronáuticas de fundo que são completas em si mesmas e, em muitos deles, tendo por origem o direito romano.

No respeitante às disposições gerais, foram incluídos os conceitos fundamentais, a partir dos quais se estabelecem todos os outros aspectos essenciais que identificam a base normativa da aeronáutica civil e o seu âmbito de aplicação. Entendeu-se ser importante definir o conceito de aeronáutica civil, a fim de assinalar os limites de aplicação das suas normas em relação à aviação militar.

De notar que se confere primazia dos tratados e acordos internacionais de que o país seja parte em relação às leis internas, a fim de evitar dúvidas futuras, face à necessidade de resolução dos casos concretos, reconhecendo-se, deste modo, não só a internacionalidade do Direito Aeronáutico, como também, a

realidade mundial da própria actividade aérea. Na verdade, apesar da adesão de Cabo Verde à Convenção de Chicago de 1944 e o estabelecido na Constituição no tocante à prevalência de normas e princípios do direito internacional sobre actos legislativos e normativos internos de valor infraconstitucional, preferiu-se a previsão expressa do referido princípio, por se tratar da primeira vez que o país aprova um Código Aeronáutico e ser uma matéria em relação à qual não pode ser deixada margem para dúvidas.

Foram ainda regulados os diferentes casos de conflitos de leis e de jurisdição que, pela sua natureza e importância, devem ser incorporados no conjunto de disposições gerais, respondendo-se a um conceito moderno de regulação desta matéria e a necessidade de prever, com clareza, as soluções para as diversas questões que a vida diária da aeronáutica civil apresenta.

O título respeitante à circulação aérea tem especial importância, na medida em que pressupõe a execução do transporte de um ponto para outro da superfície da terra, através do espaço aéreo e o princípio da liberdade de circulação no espaço aéreo é um dos mais antigos dos elaborados pelo Direito Aeronáutico.

A par desse princípio, o Código regula as suas restrições que têm por objecto assegurar a deslocação segura e ordenada das aeronaves no seu meio específico e todos os demais aspectos que se relacionam com a segurança aérea, constituindo, desse modo, um conjunto harmónico de problemas insusceptíveis de sintetizar num só conceito.

A liberdade de circulação pelo espaço aéreo não é absoluta e deve ter sempre uma adequada regulamentação, por óbvias razões de segurança dos voos. Daí a necessidade evidente de inclusão de disposições legais que estabeleçam a base jurídica de todo esse complexo de actividade aérea, que pressupõe o movimento das aeronaves, instrumento essencialmente móvel e que, pela sua própria natureza, está destinado a percorrer grandes distâncias em pouco tempo.

Um dos dois mais antigos temas de estudo que o Direito Aeronáutico oferece e que se relaciona de forma directa com a circulação aérea é a condição jurídica do espaço aéreo, ou seja, saber se esse espaço é livre ou está sujeito à soberania do Estado subjacente, por um lado; por outro, a relação existente entre a condição jurídica do espaço aéreo e o direito de propriedade sobre o solo. O Código regula essas situações reconhecendo em relação à primeira questão, o princípio da soberania, embora limitado, a fim de não impedir o normal desenvolvimento da actividade aérea, seguindo, assim, não só as soluções previstas nas leis de vários países e na Convenção de Chicago de 1944, mas também a melhor doutrina e o princípio de que não há direitos absolutos; em relação à segunda questão, estabelece que a propriedade do solo não pode impedir a actividade aeronáutica e que nos casos de prejuízos por ela causados haverá direito à indemnização, assumindo assim a teoria do espaço utilizável.

As infra-estruturas aeronáuticas são componentes essenciais da actividade aeronáutica, na medida em que abrangem quaisquer instalações e serviços que, em terra, contribuem para assegurar o seu adequado desenvolvimento. A sua localização metodológica e sistemática a seguir ao título da circulação aérea tem por objectivo combinar os dois aspectos essenciais do facto técnico referente à aviação: *o voo e o seu imprescindível apoio em terra*, integrando o conjunto de disposições relativas ao ambiente em que se concretiza a actividade. Por isso, o presente título divide-se em

três capítulos, dedicados respectivamente, aos aeródromos e aeroportos, aos serviços de trânsito aéreo e às limitações do direito de propriedade do solo nas vizinhanças dos aeródromos e aeroportos.

Resulta desse título, com clareza, que os heliportos estão compreendidos no conceito de aeródromo, na medida em que os helicópteros são, desde logo, aeronaves e inclui-se como elemento essencial do conceito de aeródromo, a sua necessária habilitação pela autoridade competente, sem a qual a sua existência não pode ser considerada válida e legítima. Quanto à classificação dos aeródromos teve-se em conta o seu destino e não a qualidade do seu proprietário.

No tocante aos serviços de trânsito aéreo, foi deixada aberta a possibilidade de os mesmos poderem ser prestados pelos particulares e não apenas pelo Estado, tomando em consideração a eventual necessidade de incorporar capitais de investimento privado que se mostrar aconselhável em cada caso.

No que concerne às limitações ao direito de propriedade, seguem os articulados as normas habituais aconselhadas pelo direito comparado, visando impedir que certas construções nas vizinhanças dos aeródromos e aeroportos ponham em perigo o trânsito aéreo. Por outro lado, definiu-se o conceito de superfícies de limpeza de obstáculos, a fim de concretizar o conjunto de disposições do respectivo Capítulo e evitar possíveis interpretações contraditórias no futuro.

O título respeitante às aeronaves abrange toda a problemática jurídica do instrumento que realiza a actividade aérea. Assim, foram reguladas, não só as questões de direito público, mas também a nacionalidade, a matrícula e as questões relativas à sua condição jurídica de direito privado. Recorde-se que a matrícula, através da qual se adquire a nacionalidade cabo-verdiana e o seu correspondente registo no serviço competente, são temas que demonstram e exemplificam a integralidade do Direito Aeronáutico, na medida em que conjugam ambos os tipos de disposições legais: as públicas e as privadas.

Na classificação de aeronaves foi seguido o critério do destino das mesmas e não a qualidade do respectivo proprietário e, na fixação dos requisitos relativos à aquisição do direito de propriedade de aeronaves, foi seguido um critério misto - *o critério do domicílio ou sede e o da nacionalidade* - critério esse que se adequa aos conceitos que integram o direito internacional privado e consagrado nos países do sistema romano-germânico em geral. Além disso, pretende-se com esta opção facilitar o desenvolvimento da actividade aérea, tornando mais ágil a afectação de aeronaves aos serviços que, com elas, possam ser prestados.

O registo é o acto que confere nacionalidade às aeronaves, incluindo aquelas que são operadas por organismos internacionais e as que são objecto de aquisição com reserva de propriedade, modalidade muito comum no mundo da aviação civil.

A regulação da hipoteca e dos privilégios creditórios segue não só o conteúdo geral das legislações comparadas consultadas, mas também o previsto pela Convenção de Genebra de 1948 sobre o reconhecimento internacional de direitos sobre aeronaves. A indicação de um prazo de validade da hipoteca fundamenta-se na necessidade que este importante direito real tem de estar referenciado no tempo, devido à grande importância económica

das aeronaves. Com efeito, as máquinas actuais custam muitos milhões de dólares e o mercado de aviões possui um grande dinamismo em todo o mundo. Uma mesma aeronave pode ser objecto de vários e sucessivos contratos e afectada a serviços em várias linhas aéreas em poucos anos. Por isso, a não fixação de um prazo de validade de uma hipoteca aeronáutica pode não só ser incompatível com essa necessária mobilidade jurídica de um instrumento de características peculiares, como é um avião, mas também impedir o seu melhor e adequado aproveitamento. Além disso, entendeu-se que o prazo de sete anos é razoável, se se tomar em consideração o tempo de vida útil das aeronaves modernas.

Foram incluídas normas expressas em matéria de arresto de aeronaves, necessárias para a conveniente salvaguarda dos direitos tutelados; o arresto de aeronaves pode determinar a sua imobilização apenas nos três casos previstos no Código, visando garantir de forma plena o exercício dos direitos tutelados.

Quanto ao abandono de aeronaves, a sua inclusão no Código Aeronáutico possibilita ao Estado resolver alguns casos de aeronaves que tendo sido usadas para fins ilegítimos, possam ser aproveitadas e evitar, assim, a depreciação de um instrumento tão importante na economia de todos os países, em consequência da sua longa imobilização.

O pessoal aeronáutico é um factor essencial na actividade aérea, razão pela qual a sua adequada regulamentação legal é imprescindível. Nessa regulamentação, aparece um elemento congregador que é a certificação de idoneidade aeronáutica, vital para a classificação do pessoal aeronáutico, na qual se integram os certificados de aptidão ou as licenças aeronáuticas. Com a certificação de idoneidade aeronáutica, concretiza-se um conceito que vem sendo defendido pela maioria da doutrina especializada, sendo certo que o pessoal aeronáutico em geral e o comandante de aeronave em especial, exercem uma profissão regulamentada, por ser essencial à segurança dos voos.

Visando conferir-lhe força jurídica, também foram incorporadas regras relativas ao reconhecimento da certificação de idoneidade aeronáutica, cujos aspectos de detalhe serão objecto de regulamentação.

Nos artigos relativos à figura principal do pessoal aeronáutico, ou seja, do comandante de aeronave, também foram tidos em consideração os importantes estudos elaborados pela doutrina dos países pertencentes ao sistema romano-germânico, visando obter um estatuto internacional dessa figura, sujeito importante do Direito Aeronáutico. Assim, no âmbito desses articulados, foram consideradas as várias classes de funções que são da responsabilidade do comandante de aeronave — técnicas, públicas, notariais e comerciais —, funções essas que, como é sabido, lhe conferem uma natureza jurídica complexa ou «*sui generis*», impossível de integrar quaisquer das figuras clássicas do direito civil ou comercial.

A figura do explorador de aeronave é um elemento fundamental das relações jurídicas que são constituídas no âmbito da aviação comercial e civil. É por isso que se considerou necessário dedicar-lhe um título exclusivo, com o objectivo de salientar adequadamente a sua importância e manter a coerência metodológica seguida no Código.

A definição da figura do explorador de aeronave toma em consideração todos os aspectos que lhe são inerentes,

enquadrando os problemas não só de quem utiliza uma aeronave com uma finalidade comercial, mas também de quem o faz com interesse pessoal ou particular, desprovido de intenção lucrativa.

Algumas disposições do Código são, precisamente, as que delineiam, com clareza, a condição desse eixo: ou seja, a relação que essa figura tem com os contratos de utilização de aeronaves, os quais são regulados no título imediato correspondente, numa sequência lógica, a fim de deixar igualmente clara a situação de responsabilidade perante terceiros.

A regulação dos contratos de utilização de aeronaves num título independente, após o dedicado ao explorador de aeronave, justifica-se plenamente. Com efeito, as exigências económicas e operativas foram gerando complexos métodos de colaboração entre as empresas de transporte aéreo. De entre eles, os contratos de utilização de aeronaves constituem um dos mais importantes, porque, por um lado, contribuem para essa colaboração e, por outro, afirmam uma nova categoria contratual, própria do Direito Aeronáutico.

Esta opção tem a sua origem na evolução que nas últimas décadas tiveram estas figuras contratuais na legislação mundial e nos destacados legados doutrinários que foram sendo elaborados a partir da realidade aéreo-comercial, especialmente no âmbito dos países latino-americanos e de alguns países europeus.

Os contratos de utilização de aeronaves têm, pois, por objecto, as relações jurídicas pelas quais as partes manifestam a sua vontade contratual em relação ao emprego activo de uma aeronave, ou seja, numa actividade especificamente aeronáutica. Isto exige a construção de uma sistemática aplicável a esta categoria de contratos, cujas características fundamentais são as seguintes: a) o seu objecto é uma aeronave; b) o emprego da aeronave ou a actividade a desenvolver deve ser especificamente aeronáutico; c) são onerosos, porque ambas as partes se obrigam a cumprir as respectivas prestações; d) as suas modalidades dependem, em cada caso, da vontade das partes; e) não fazem parte da categoria dos chamados «*contratos de adesão*».

A categoria de contratos de utilização de aeronaves tem como eixo principal a figura do explorador e as três modalidades que a compõem — a locação, o fretamento e o intercâmbio —, reguladas especificamente no Código.

A locação aparece como uma espécie de locação de coisa do direito civil, o fretamento como uma espécie de locação de obra e o intercâmbio como uma figura contratual moderna, que implica possíveis combinações das duas primeiras, com base na reciprocidade, como carácter essencial do contrato. Este carácter de reciprocidade é fundamental na sistemática desta figura contratual. As três modalidades do contrato de utilização de aeronaves têm adequadas formulações normativas, baseadas nos princípios doutrinários e legislativos supra mencionados.

Na regulação destas figuras contratuais foram tidos em consideração os traços gerais básicos da teoria geral dos contratos, especialmente o objecto, que é sempre a aeronave. Efectivamente, é o objecto que as distingue do contrato de transporte, já que neste último o objecto é o transporte e as obrigações das partes. Além disso, considerou-se com particularidade a forma flexível como na prática se desenvolve toda a relação jurídica baseada nestas figuras, sobretudo na utilização de aeronaves para os serviços de transporte aéreo. Nesse sentido, a locação e o

fretamento, que no direito romano-germânico têm uma tipicidade reconhecida, são as figuras básicas desta categoria. Também no direito anglo-saxónico, são seguidas modalidades similares das prevista no Código, ainda que com outras denominações.

O Código enquadra de uma forma flexível todas as possíveis situações que a aviação civil apresenta, configurando, além disso, critérios jurídicos sólidos que facilitarão as eventuais interpretações em casos de conflitos.

No capítulo dedicado à transferência das funções e obrigações do Estado de matrícula, o Código procurou estabelecer as regras jurídicas para os casos nele previstos e que, muitas vezes, ocorrem no âmbito da aviação comercial, completando, assim, a regulação deste título.

A aeronáutica comercial compreende o transporte aéreo e o trabalho aéreo. Foi com base nesse critério que se estruturou este importante título, no qual são definidos os conceitos principais de transporte aéreo, bem como a classificação dos respectivos serviços. Na fixação desses conceitos, seguiu-se a definição de transporte aéreo internacional que estabelece o artigo 1º da Convenção de Varsóvia de 1929.

O princípio segundo o qual a exploração de qualquer serviço de transporte aéreo deve ser prévia e devidamente autorizada é amplamente reconhecido neste título e fundamenta-se na característica de “*politicidade*” que lhe reconhece o Direito Aeronáutico. Recorde-se que foi o jurista italiano António Ambrosini – considerado por muitos como o «pai» da autonomia do Direito Aeronáutico – que sustentou a tese da «*politicidade*» como uma das características essenciais do Direito Aeronáutico; não no sentido de política partidária, mas sim no da importância que as situações e factos políticos, internos e internacionais, têm em toda a actividade aérea.

Em relação aos princípios jurídicos relacionados com a política aérea-comercial incorporados, seguiu-se um critério moderadamente flexível, que permita o desenvolvimento adequado do sistema de serviços de transporte aéreo com base na sã concorrência, mas sem descurar a lógica da defesa dos interesses gerais do país. Isso é bastante significativo em momentos como o actual, em que se vive no país um processo novo e complexo de liberalização legislativa e privatizações.

É importante ter em consideração que em nenhum país do mundo existe uma verdadeira política aérea-comercial de «*céu aberto*», já que, mesmo os países tradicionalmente seguidores de uma filosofia desreguladora deixam de defender os legítimos interesses das suas empresas designadas, quando são negociadas as relações bilaterais.

Também foi tida em consideração a possibilidade de negociações de direitos aéreo-comerciais poderem ser concretizadas através de grupos de países ou blocos regionais, mediante tratados ou acordos multilaterais de transporte aéreo; assim parece ditar a evolução do transporte aéreo não só na América Latina, mas também na União Europeia.

Além disso, os artigos desse título estabelecem um mecanismo flexível de aplicação dos elementos básicos dos direitos aéreo-comerciais ou das liberdades do ar, de acordo com a situação aéreo-política do país.

Quanto aos casos de utilização de aeronaves de matrícula estrangeira, mostrou-se conveniente ter em conta a flexibilidade necessária existente no mundo aéreo-comercial actual quanto à sua regulação legislativa, na medida em que os altos custos das aeronaves tornam aconselhável a existência de um regime que não impeça o desenvolvimento da actividade.

As disposições relativas ao contrato de transporte aéreo nas suas diferentes modalidades foram estruturadas, seguindo o critério da Convenção de Varsóvia de 1929 e do Protocolo de Haia de 1955. Tal critério é, aliás, esmagadoramente maioritário na legislação comparada. De qualquer forma, é importante ter em consideração que existe uma tendência crescente para suprimir a limitação de responsabilidade do transportador aéreo no mundo da aviação civil internacional, de acordo com a Convenção para a Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional, feita em Montreal em 28 de Maio de 1999 (Convenção de Montreal de 1999). De igual modo, reconhecendo a evolução tecnológica, o Código prevê que os documentos de transporte possam ser elaborados através de meios electrónicos, o que já é uma realidade em alguns países do mundo.

No que se refere aos serviços de transporte aéreo internacional, a sua regulação está de acordo com a flexibilidade política em matéria de intercâmbio de direitos aéreo-comerciais anteriormente mencionada e a múltipla designação de linhas aéreas, bem como o interesse em desenvolver os mercados sub-regionais.

O capítulo IV deste título resulta da necessidade de incorporar certas disposições relativas ao “*Code sharing*” que, como foi expressamente referenciado anteriormente, é de grande importância no mundo aéreo-comercial actual. Em relação ao capítulo V, nele se insere um conjunto de disposições relacionadas com o trabalho aéreo, o qual tem uma importância considerável. Estima-se, pois, que os respectivos artigos respondem às necessidades actuais, ao se atribuir um correcto enquadramento jurídico a esta forma da aeronáutica comercial que, aliás, pode ter tão variadas modalidades e aplicações.

Foram ainda incorporadas as disposições necessárias em matéria de fiscalização das actividades aeronáuticas comerciais, bem como as relativas à caducidade, suspensão e revogação de licenças administrativas e contratos de concessão, ficando, deste modo, completo e com uma adequada e completa sistemática.

O título respeitante ao sistema informatizado é completamente novo no âmbito da legislação comparada e tem sido considerado necessária a inclusão da matéria dos sistemas informatizados de reservas mais vezes na aeronáutica comercial, não só pela estreita relação existente entre eles, mas também porque a sua importância recomenda a sua localização metodológica e regulação independente.

Todo o processo de planeamento, comercialização e distribuição dos serviços de transporte aéreo e dos respectivos produtos foi modificado há mais de uma década e de forma revolucionária, pelos sistemas informatizados de reservas, respondendo adequadamente não só a uma evidente evolução tecnológica, mas também ao processo de flexibilização por que passa actualmente o mundo aéreo-comercial em matéria de regulamentação.

Com efeito, o processo de concentração dos produtos oferecidos pela actividade aéreo-comercial requer, ao mesmo tempo, métodos muito mais requintados de promoção comercial e uma

crescente necessidade de uma maior formação do pessoal. Na actualidade, é tão importante para uma empresa aérea a idoneidade dos seus pilotos, como a do pessoal que planeia, alimenta e utiliza os sistemas de informatização, sendo certo que da maior ou menor eficácia destes últimos, podem derivar significativas consequências económicas.

É importante assinalar que os sistemas informatizados de reservas foram desenvolvidos paralelamente com o processo gradual de liberalização do transporte aéreo no mundo, sendo o resultado lógico deste, na medida em que são dois elementos complementares entre si.

As vantagens que os sistemas informatizados de reservas oferecem aos viajantes utentes são muitas, nomeadamente o fornecimento de uma vasta gama de serviços de viagem, através de um só balcão de compra ou atendimento ou a possibilidade de conhecerem, instantaneamente e de forma actualizada, milhares de mudanças das tarifas e condições de venda. Essas vantagens permitem aos viajantes utentes ter uma série de opções, o que contribui, decisivamente, para uma escolha mais económica. Além da sua imensa utilidade e elevada importância económica, esses sistemas permitem não só penetrar indiscriminadamente noutros mercados de uma forma muito mais efectiva do que através de novas frequências de voo, mas também a prática de certas irregularidades prejudiciais para os diferentes sujeitos que intervêm nas respectivas relações jurídicas.

Apesar de não ser habitual a consagração de determinadas definições para o significado de certos vocábulos na legislação geral do sistema jurídico romano-germânico, nesta matéria, entendeu-se ser essencial a sua inclusão, sendo certo que é imprescindível evitar equívocos na aplicação posterior das normas.

Importa, ainda, salientar que na elaboração deste título, foram tomadas como base de referência, as soluções previstas no Código de Conduta, aprovado pelo Conselho da Organização de Aviação Civil Internacional em Dezembro de 1991 e modificado em Junho de 1996, e no Código de Conduta, aprovado em 1989 pela Comissão Europeia de Aviação Civil, para os países europeus. Em ambos os Códigos de Conduta deu-se prioridade à sã concorrência e à defesa do consumidor, estabelecendo-se as bases para evitar qualquer medida que possa atentar contra as mesmas e destacou-se que o funcionamento dos referidos sistemas deve respeitar os princípios da veracidade, transparência e não discriminação das informações.

É, também, importante frisar que esses Códigos de Conduta têm já a sua existência internacional, o que demonstra a relevância que esta questão possui no plano actual do transporte aéreo no mundo e na consideração dos organismos especializados da aviação civil. O mesmo acontece nos Estados Unidos da América, cuja legislação é especialmente rigorosa para com os fornecedores dos sistemas.

Por tudo isso, mostrou-se conveniente que um novo Código Aeronáutico consagre as principais situações que possam derivar do funcionamento desses sistemas informatizados de reservas.

Em termos de metodologia seguida, o presente título foi dividido em capítulos respeitantes às obrigações de cada um dos sujeitos principais que intervêm no funcionamento dos sistemas informatizados de reservas - os fornecedores dos sistemas, os transportadores participantes e os subscritores -, deixando para o final as previsões relacionadas com os contratos que titulam esta

moderna forma de comercialização dos serviços e produtos de transporte aéreo. As disposições incluídas no Código permitem, assim, resolver as situações litigiosas que em muitos países foram surgindo na interpretação e aplicação desses contratos e que poderão, também, apresentar-se em Cabo Verde.

Na regulação dos casos de responsabilidade por danos causados no transporte de pessoas ou coisas e a terceiros em terra, foram seguidas as linhas gerais previstas nas Convenções de Varsóvia de 1929 e de Roma de 1952, embora com algumas modificações importantes quanto à limitação da responsabilidade. Em primeiro lugar, foram alargados, com maior precisão, os casos de atraso e perda de bagagens e cargas. Em segundo lugar, foram incluídas normas específicas para os casos de «overbooking» ou excesso de reservas, situação que, infelizmente, passou a ser habitual no transporte aéreo mundial e que deve dar origem, quando for o caso, a correspondentes indemnizações. Neste ponto, seguiu-se a solução consagrada na legislação em vigor em toda a União Europeia, nos Estados Unidos da América e no Canadá.

Atribuiu-se, também, uma particularidade aos artigos concernentes à responsabilidade no transporte aéreo gratuito de pessoas, como forma de completar o círculo de situações possíveis.

A opção pelas bases dos sistemas subjacentes à Convenção de Varsóvia e do Protocolo de Haia, no caso de danos causados no transporte aéreo, teve em consideração, sobretudo, o facto da grande maioria das legislações do mundo ter aderido às soluções nelas previstas. Porém, o Código incorporou, também, soluções relativas à supressão da limitação de responsabilidade no transporte aéreo, nos casos de lesão corporal ou psíquica ou morte dos passageiros ou à adopção, nestes casos, de um montante de indemnização que seja adequado à realidade actual, soluções essas que já constituem uma notória tendência no seio dos organismos internacionais da aviação civil.

Em matéria de danos causados a terceiros em terra, incluiu-se o ruído como uma das suas causas, o que, como se sabe, não está previsto no texto da Convenção de Roma de 1952. Entretanto, as importantes consequências jurídicas que este tema oferece, bem como a sua estreita relação com os problemas ambientais - assunto este de grande repercussão no seio da OACI - justificam a sua inclusão no Código Aeronáutico.

Também não foram previstas soluções de limitação de responsabilidade nos casos de danos causados a terceiros em terra, questão de indubitável justiça na actualidade, já que a importância destes eventuais danos faz com que as razões de equidade justifiquem esta opção.

Em relação ao abalroamento aéreo, entendeu-se que é conveniente a sua localização na continuação da responsabilidade por danos a terceiros em terra. Com efeito, nos casos em que ocorram esses danos, os diferentes sistemas de responsabilidade previstos no texto do Código podem ser aplicados. Portanto, a sua inclusão neste título contribui para uma melhor sistemática do texto.

Mas, a principal novidade deste título, além das assinaladas, reside na inserção das disposições relativas às responsabilidades que habitualmente não estão incluídas nas leis que foram consultadas. Entretanto, considerou-se que um moderno Código Aeronáutico não poderia prescindir de incorporá-las, porque, por um lado, em todos esses casos já se apresentaram várias questões

litigiosas importantes em muitos países e, por outro lado, esta opção contribui para completar o quadro geral da responsabilidade aeronáutica em aspectos de grande interesse, dada a importância económica de que se revestem.

A responsabilidade do explorador do aeródromo está, também, relacionada com a dos órgãos de controle de trânsito aéreo, nos casos em que ambas as qualidades se confundem numa mesma entidade ou sejam assumidas por organismos estaduais. Em relação a este último aspecto, foram tidas em consideração as soluções previstas no Projecto de Legislação Internacional existente no seio do Comité Jurídico da OACI, desde há vários anos.

A matéria do socorro aeronáutico é de importância fundamental, na medida em que está ligada, de forma directa, à segurança dos voos. Este género fáctico e jurídico integra-se em três classes de operações - a busca e salvamento - correspondentes a três fases de um sinistro que ocorre, muitas vezes, de forma sucessiva.

Por isso, considerou-se que é necessário regular as diferentes situações que possam decorrer dos riscos do exercício da actividade aérea, com a finalidade de contribuir para a prevenção de sinistros e garantir as devidas indemnizações pelas acções de socorro. Na regulação desta matéria, teve-se em conta, não só as soluções previstas nas legislações e nos projectos consultados, mas também no Anexo Técnico N.º 12 da Convenção de Chicago de 1944, o que coloca este Código ao lado da mais moderna expressão legislativa da matéria.

A investigação de acidentes de aviação tem por objecto, essencialmente, determinar as suas causas, visando evitar a sua repetição. E isto, desde já, sem prejuízo da responsabilidade pelo acidente que possa ser imputável a alguns dos sujeitos que integram o conteúdo institucional do Direito Aeronáutico e da actividade aérea. Neste Título, como no anterior, foram tomadas especialmente em consideração as respectivas previsões do Anexo Técnico N.º 13 da Convenção de Chicago, de 1944, dedicado a esta matéria.

Os seguros aeronáuticos constituem uma manifestação ou variedade do contrato de seguro e, neste sentido, encontram-se sujeitos às bases jurídicas gerais que regulam este contrato. Entretanto, as circunstâncias peculiares que envolvem o seguro aeronáutico e a internacionalidade de toda a matéria da aviação, conferem-lhe aspectos próprios e uma fisionomia especial diferentes dos seguros comuns. É importante ter em conta que é a especialidade dos riscos, a sua ligação directa com o meio aéreo que justifica a obrigatoriedade da inclusão de alguns seguros aeronáuticos no presente Código.

Os seguros são complementos necessários dos sistemas de responsabilidade e a elevada importância económica da aviação civil justifica, por outro lado, que certos seguros obrigatórios sejam constituídos para preservar, não só os legítimos interesses de terceiros e consumidores, como também, os riscos a que está sujeito o pessoal de voo das aeronaves.

As disposições deste título foram, igualmente, previstas, tendo em vista a necessidade da autoridade aeronáutica dispor de um quadro jurídico específico regulador desta matéria.

Considerou-se, também, necessário incorporar este título, que é uma novidade. Com efeito, nele foram incluídas as disposições relativas aos aero-clubes e a outras actividades aeronáuticas, que requerem um base legal mínima.

A necessidade de estabelecer um quadro legal mínimo que regule a constituição e o funcionamento dos aero-clubes e estabeleça as condições de atribuição do exercício da sua actividade essencial e das demais actividades aeronáuticas não especialmente reguladas é fundamental no moderno Direito Aeronáutico, sendo certo que contribui para aperfeiçoar o princípio da segurança jurídica em todo o país no que se refere à aviação.

Entendeu-se, também, que é necessário definir o conceito de aero-clubes e particularizá-lo juridicamente e incorporar os requisitos indispensáveis ao exercício de determinadas actividades aéreo-comerciais por parte dos aero-clubes.

As contra-ordenações e os crimes, cuja diferença se encontra principalmente no grau de desvalor e tipo de sanção aplicável a cada figura, constituem aspectos substanciais da actividade aérea e, por conseguinte, do Direito Aeronáutico.

Em relação às contra-ordenações aeronáuticas, optou-se por regular expressamente apenas alguns aspectos essenciais e específicos decorrentes da actividade aeronáutica, remetendo os demais para o regime geral em vigor.

Quanto aos crimes, considerou-se que a existência de figuras típicas criminais que colocam em perigo ou afectam os bens jurídicos próprios da actividade aérea já não é discutida pela doutrina, facto que, só por si, justifica a sua inserção num corpo orgânico e sistemático de normas, como é o presente Código. Com efeito, é mister lembrar que a maioria das legislações comparadas prevê determinadas figuras da conduta humana que põem em perigo ou lesem bens jurídicos específicos da actividade aérea como infracções criminais, o que significa que se está perante uma matéria geral que, como tal, deve incorporar uma lei de fundo, como é um Código.

Aliás, a importância nacional e internacional desta questão é demonstrada pelo facto de quatro Convenções Internacionais e um Protocolo sobre esta matéria terem sido elaborados pela Organização de Aviação Civil Internacional: a Convenção de Tóquio de 1963 sobre crimes e determinados actos cometidos a bordo de aeronaves, a Convenção de Haia de 1970 sobre o apoderamento ilícito de aeronaves, a Convenção de Montreal de 1971 sobre crimes que põem em perigo a segurança da aviação civil, o Protocolo de Montreal de 1988 sobre a repressão de actos ilícitos nos aeroportos e a Convenção de Montreal de 1991 sobre a marcação de explosivos plásticos para os fins de detecção.

Assim, neste título foram previstas as principais figuras criminais que podem ser cometidas neste domínio, não só as tipificadas nas Convenções Internacionais referidas, como também as que estão relacionadas com a aplicação indevida dos sistemas informatizados de reservas, na sequência lógica do que vem regulado sobre a matéria no título IX.

Também foram tidos em conta os actos que afectam a segurança dos aeródromos e aeroportos e os que possam ser praticados em caso de uma possível interceptação de aeronaves. Por outro lado, em todos os casos incorporados no Código, foi seguida a tendência actual da legislação comparada, no sentido de incorporar em leis ou códigos desta natureza esses tipos de condutas puníveis.

Devido à especificidade da legislação aeronáutica, entendeu-se que é imprescindível prever um conjunto de disposições que estabeleçam prazos especiais de prescrição diferentes dos do

direito comum, visando conferir maior segurança jurídica numa matéria de grande mobilidade. Além disso, pareceu adequado incluir este título na parte final do Código, já que nele se encontram sintetizadas as regras de prescrição relativas a todos os casos regulados ao longo do diploma.

Com a aprovação do presente Código Aeronáutico, cujas linhas essenciais foram traçadas nos parágrafos anteriores, o país passa a dispor de um amplo quadro legal que possibilita uma adequada modernização de todo o seu sistema de aeronáutica civil.

Assim;

Ao abrigo da autorização legislativa concedida pela Lei n.º 2/VI/2001, de 21 de Maio;

No uso da faculdade conferida pela alínea *b*) do número 2 do artigo 203º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

Artigo 1º

(Aprovação)

É aprovado o Código Aeronáutico, anexo ao presente diploma e que dele faz parte integrante e baixa assinado pelo Ministro das Infraestruturas e Transportes.

Artigo 2º

(Alterações)

As alterações que de futuro se fizerem sobre a matéria regulada no presente Código são inseridas no lugar próprio, devendo ser sempre efectuadas por meio de substituição dos artigos alterados, supressão dos revogados ou aditamento dos novos.

Artigo 3º

(Avaliação e eventual revisão do Código)

1. A aplicação do presente Código será avaliada no prazo de dois anos a contar da data da sua entrada em vigor, devendo ser recolhidos os elementos úteis para uma sua eventual revisão se tal se mostrar necessário.

2. Para efeitos do disposto no número anterior, sob proposta da autoridade aeronáutica, será criada uma comissão por despacho do membro de Governo responsável pelo sector da aeronáutica civil.

Artigo 4º

(Revogação e derrogação)

O presente Código revoga e derroga qualquer legislação ou parte dela que lhe seja contrária, designadamente os decretos n.ºs 16/84, de 17 de Fevereiro, 23/84 e 24/84, ambos de 3 de Março, 46/86, de 21 de Junho e os decretos-lei n.ºs 78/97, de 30 de Dezembro e 10/80, de 3 de Março.

Artigo 5º

(Entrada em vigor)

O presente diploma entra em vigor no prazo de noventa dias, a contar da data da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministro.

José Maria Neves — Jorge Lima Delgado Lopes.

Promulgado em 20 de Agosto de 2001.

Publique-se.

O Presidente da República, PEDRO VERONA RODRIGUES PIREZ.

Referendado em 20 de Agosto de 2001.

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves.*

CÓDIGO AERONÁUTICO

TÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 1º

(Objecto)

O presente Código regula a aeronáutica civil no território nacional e nas suas águas jurisdicionais/ territoriais, como tais definidos na Constituição e na lei.

Artigo 2º

(Âmbito de aplicação)

1. O presente Código aplica-se à aeronáutica civil, como tal definida no artigo seguinte.

2. São, também, aplicáveis às aeronaves militares as disposições do presente Código e seus regulamentos sobre a circulação aérea, a responsabilidade, busca e salvamento.

Artigo 3º

(Conceito de aeronáutica civil)

Para efeitos do presente Código, entende-se por aeronáutica civil, o conjunto de actividades relacionadas com o emprego de aeronaves, públicas e privadas, com excepção das militares, bem como a organização e utilização de infra-estruturas aeronáuticas e do espaço aéreo por parte de aeronaves, sem prejuízo do disposto no número 2 do artigo anterior.

Artigo 4º

(Reserva da soberania)

O Estado de Cabo Verde tem soberania completa e exclusiva sobre o território nacional, possui direitos de soberania e exerce jurisdição, nos termos previstos na Constituição, na zona contígua, zona económica exclusiva e plataforma continental definidas na lei.

Artigo 5º

(Lei e jurisdição nacionais)

1. Os factos ocorridos, os actos praticados e os delitos cometidos a bordo de uma aeronave privada cabo-verdiana num território estrangeiro ou nas suas águas jurisdicionais ou onde nenhum Estado exerça soberania são regulados pela lei cabo-verdiana e julgados pelo Estado cabo-verdiano, sem prejuízo do disposto no artigo seguinte.

2. Os factos ocorridos, os actos praticados e os delitos cometidos a bordo de uma aeronave privada estrangeira no território nacional ou nas suas águas jurisdicionais que infringirem as normas nacionais de circulação aérea, segurança e ordem públicas, militares e fiscais são, igualmente, regulados pela lei cabo-verdiana e julgados pelo Estado cabo-verdiano.

3. Incumbe, ainda, ao Estado cabo-verdiano conhecer, de acordo com a sua legislação, os delitos cometidos durante o voo de uma aeronave privada estrangeira, se a primeira aterragem posterior ao cometimento da infracção for realizada no território nacional ou nas suas águas jurisdicionais.

Artigo 6.º

(Lei e jurisdição estrangeiras)

1. Os factos ocorridos, os actos praticados e os delitos cometidos a bordo de uma aeronave privada cabo-verdiana num território estrangeiro ou nas suas águas jurisdicionais que infringirem as suas normas de circulação aérea, segurança e ordem públicas, militares e fiscais, são julgados por este Estado, de acordo com a respectiva legislação.

2. Os factos ocorridos, os actos praticados e os delitos cometidos a bordo de uma aeronave privada cabo-verdiana onde nenhum Estado exerce soberania que infringirem as normas de circulação aérea, segurança e ordem públicas, militares e fiscais de um Estado estrangeiro, são julgados por este Estado, de acordo com a respectiva legislação.

3. Os factos ocorridos, os actos praticados e os delitos cometidos a bordo de aeronaves públicas ou privadas estrangeiras no território cabo-verdiano ou nas suas águas jurisdicionais são julgados pelo Estado da nacionalidade da aeronave, de acordo com a respectiva lei, sem prejuízo do disposto no número 2 do artigo anterior.

Artigo 7.º

(Aplicação de tratados e acordos internacionais)

Os tratados e acordos internacionais em matéria de aeronáutica civil de que Cabo Verde seja parte aplicam-se perante um caso concreto, com prevalência em relação às disposições do presente Código.

Artigo 8.º

(Integração de lacunas)

Os casos não previstos no presente Código e seus regulamentos são regulados pelos princípios gerais do direito aeronáutico, usos e costumes da actividade aérea e pelo disposto no artigo 10.º do Código Civil.

TÍTULO II

Circulação Aérea

CAPÍTULO I

Princípios gerais

Artigo 9.º

(Princípio da liberdade)

A descolagem, a circulação aérea e a aterragem das aeronaves é livre no território nacional e nas suas águas jurisdicionais, quando não forem limitadas pela legislação em vigor.

Artigo 10.º

(Princípio da proibição de oposição)

1. Ninguém pode, em razão de um direito de propriedade, opor-se ao sobrevoo de uma aeronave, sem prejuízo do direito à indemnização, se esse facto lhe causar prejuízos.

2. A aterragem em aeródromos privados não confere aos respectivos proprietários o direito de impedir a continuação do voo.

Artigo 11.º

(Condições de proibição e restrição)

Por razões de defesa nacional, segurança pública ou segurança de voo, o Governo pode proibir ou restringir a circulação aérea sobre zonas do território nacional.

Artigo 12.º

(Princípio da regulação ordenada e segura)

1. A circulação aérea é regulada por forma a possibilitar o movimento ordenado e seguro das aeronaves.

2. Para efeitos do disposto no número anterior, a autoridade aeronáutica estabelecerá as normas relativas à circulação aérea e as medidas de segurança, bem como os regulamentos aeronáuticos e outros que se mostrarem necessários para garantir devidamente a segurança operativa.

3. Quando, em virtude de ocorrências, circunstâncias ou funções específicas, as aeronaves públicas, incluindo as militares, não possam cumprir as normas relativas à circulação aérea, devem comunicar esse facto, com a antecedência necessária, à autoridade aeronáutica, para que sejam adoptadas as medidas de segurança correspondentes.

4. As disposições relativas a aterragem das aeronaves são, também, aplicáveis à amaragem.

Artigo 13.º

(Princípio de utilização obrigatória de aeródromos)

1. As aeronaves devem aterrar e descolar em aeródromos públicos ou privados, salvo em casos de força maior ou tratando-se de aeronaves públicas em circunstâncias ou exercício de funções específicas devidamente habilitadas pela autoridade aeronáutica.

2. As aeronaves privadas que não se destinam a prestar serviços de transporte aéreo regular ou as que realizam exclusivamente o transporte aéreo postal, podem ser dispensadas do cumprimento da obrigação prescrita no número anterior, nos termos que forem estabelecidos no respectivo regulamento.

Artigo 14.º

(Condições de aterragem em aeródromos privados)

Nenhuma aeronave deve aterrar em aeródromos privados sem a autorização do seu proprietário, salvo em caso de força maior.

Artigo 15.º

(Condições de transporte de carga perigosa)

1. O transporte de substâncias ou coisas que representem perigo para a segurança do voo, será objecto de regulamentação pela autoridade aeronáutica.

2. São aplicáveis ao transporte de substâncias ou coisas perigosas em aeronaves, as normas e os procedimentos recomendados pela Organização de Aviação Civil Internacional, em conformidade com o previsto na Convenção Sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 1944.

Artigo 16º

(Documentação obrigatória de aeronave nacionais)

Nenhuma aeronave circulará sem estar devidamente provida de certificados de matrícula e de aeronavegabilidade, bem como dos livros de bordo e demais documentos que forem estabelecidos por decreto-regulamentar.

Artigo 17º

(Aparelhos e equipamentos obrigatórios de aeronave)

1. As aeronaves devem estar equipadas com aparelhos e equipamentos aptos para efectuar as comunicações e a navegação, devidamente aprovados e autorizados, mediante licença, pela autoridade aeronáutica.

2. A autoridade aeronáutica determinará as aeronaves que poderão ser dispensadas do uso dos aparelhos e equipamentos referidos no número anterior.

Artigo 18º

(Utilização obrigatória das unidades de medidas e da informação aeronáutica)

No território nacional e nas suas águas jurisdicionais, são de utilização obrigatória na circulação aérea as unidades de medidas e a informação aeronáutica de material cartográfico aprovadas e autorizadas pela autoridade aeronáutica, de conformidade com as normas e os procedimentos recomendados pela Organização de Aviação Civil Internacional.

Artigo 19º

(Medidas para garantir a actividade aérea)

1. A autoridade aeronáutica pode, antes da partida e durante o voo, proceder à verificação do cumprimento de medidas, normas e procedimentos relativos a aeronaves, pessoas, tripulações e coisas transportadas, bem como tomar as medidas que se mostrarem adequadas para garantir a actividade aérea.

2. O comandante da aeronave está também sujeito às verificações e medidas referidas no número anterior.

CAPÍTULO II

Entrada, sobrevoos e saída de aeronaves

Artigo 20º

(Princípio de autorização prévia)

A entrada, o sobrevoos e a saída de aeronaves estrangeiras, públicas ou privadas, no território nacional e nas suas águas jurisdicionais depende da autorização prévia da autoridade aeronáutica, salvo nos casos previstos no artigo seguinte.

Artigo 21º

(Excepções)

1. A entrada, o sobrevoos e a saída no território nacional e nas suas águas jurisdicionais de aeronaves, públicas ou privadas, matriculadas em Estados vinculados a Cabo Verde por tratados ou acordos internacionais sobre a matéria regem-se pelas respectivas cláusulas.

2. A autoridade aeronáutica poderá estabelecer excepções ao regime previsto no artigo anterior, quando se tratar de operações de busca e salvamento ou de voos realizados por razões sanitárias ou humanitárias.

3. Sem prejuízo do cumprimento das formalidades legais ou regulamentares, designadamente de fiscalização, as aeronaves, públicas e privadas, utilizadas numa actividade aeronáutica devidamente admitida nos termos do presente Código e dos seus regulamentos não carecem da autorização a que se refere o artigo anterior, desde que esta conste de licença administrativa ou contrato de concessão de exploração pelo período que durar aquela actividade.

Artigo 22º

(Documentação obrigatória de aeronaves estrangeiras)

1. As aeronaves estrangeiras que pretendem realizar actividade áreas no país, devem estar providas de certificados de matrícula e de aeronavegabilidade, livros de bordo, licença do equipamento radiocomunicações, bem como dos demais documentos exigidos pelos respectivos regulamentos aeronáuticos.

2. Quando existam tratados ou acordos internacionais sobre a matéria prevista no número anterior, aplicar-se-ão as respectivas cláusulas.

Artigo 23º

(Certificados de idoneidade do pessoal a bordo de aeronaves estrangeiras)

As pessoas que desempenham funções aeronáuticas a bordo de aeronaves estrangeiras devem possuir certificados de idoneidade que as habilitem a exercê-las, reconhecidas pela autoridade aeronáutica ou emitidos de conformidade com o estabelecido nos tratados ou acordos internacionais de que Cabo Verde seja parte.

Artigo 24º

(Obrigatoriedade de utilização de rotas)

As aeronaves que entram, sobrevoam ou saem do país devem seguir as rotas previamente fixadas para o efeito pela autoridade aeronáutica.

Artigo 25º

(Condições de aterragem e descolagem)

1. As aeronaves que entram ou saem do país devem aterrar ou descolar através de um aeródromo internacional ou especialmente designado pela autoridade aeronáutica e onde sejam cumpridas as formalidades de fiscalização.

2. As aeronaves não devem aterrar entre o ponto da fronteira aérea e o aeródromo internacional antes ou depois de cumprir a formalidade de fiscalização, salvo em casos de força maior.

3. Para efeitos do disposto no número anterior, considera-se ponto da fronteira aérea aquele através do qual se processe a entrada ou a saída de aeronaves do país.

Artigo 26º

(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 29º, por razões 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 o salvamento;
- b) Quando determinado pela autoridade aeronáutica.

3. Não poderão, 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 seja necessário para evitar sua perda, destruição ou deterioração.

Artigo 27º

(Aterragem forçada no país)

1. A aeronave estrangeira que penetrar no território nacional ou nas suas águas jurisdicionais sem a competente autorização ou que tiver violado as prescrições relativas à circulação aérea poderá ser obrigada a aterrar e apreendida.

2. Verificados os pressupostos previstos no número anterior, as autoridades competentes farão uso dos meios admitidos em direito internacional.

3. A aeronave privada estrangeira que sobrevoar o território cabo-verdiano ou as suas águas jurisdicionais pode, igualmente, ser obrigada a aterrar e apreendida, quando a autoridade aeronáutica tiver motivos razoáveis para crer que utiliza o território nacional ou as suas águas jurisdicionais com objectivos incompatíveis com os fins da Convenção de Chicago de 1944 e de outros tratados e acordos de que Cabo Verde seja parte.

4. O disposto nos números anteriores não impede à autoridade aeronáutica de determinar outras medidas tendentes à cessação das violações em curso.

Artigo 28º

(Aterragem forçada no estrangeiro)

1. Qualquer aeronave privada matriculada em Cabo Verde ou explorada por quem tenha residência habitual ou sede estatutária ou de administração principal no país, deve acatar a ordem de aterragem no aeródromo designado pelo Estado estrangeiro.

2. A autoridade aeronáutica, após a notificação do não cumprimento da ordem referida no número anterior pelas autoridades do Estado sobrevoado, submeterá o caso à investigação e aplicará a sanção correspondente.

Artigo 29º

(Fiscalização de aeronaves privadas não destinadas a serviços de transporte aéreo)

1. As aeronaves privadas não destinadas a serviços de transporte aéreo devem cumprir as formalidades de fiscalização no aeródromo internacional mais próximo da fronteira aérea.

2. A autoridade aeronáutica pode, excepcionalmente, dispensar o cumprimento da obrigação prevista no número anterior, devendo, no entanto, indicar o aeródromo de fiscalização e a rota a seguir.

Artigo 30º

(Medidas relativas ao uso indevido de aeronaves privadas matriculadas no país ou cujos exploradores estejam estabelecidos em Cabo Verde)

A autoridade aeronáutica tomará todas as medidas que se mostrarem adequadas para proibir o uso deliberado e indevido de aeronaves privadas matriculadas em Cabo Verde ou exploradas por quem tenha residência habitual ou sede estatutária ou de administração principal no país para qualquer objectivo incompatível com os fins da Convenção de Chicago de 1944.

TÍTULO III

Infra-Estrutura Aeronáutica

CAPÍTULO I

Aeródromos e Aeroportos

Artigo 31º

(Aeródromo)

Denomina-se aeródromo qualquer área delimitada de terra ou de água, incluindo as suas edificações e instalações e os seus equipamentos, destinada, total ou parcialmente, à chegada, ao movimento e à partida de aeronaves e como tal habilitada pela autoridade aeronáutica.

Artigo 32º

(Aeroporto)

1. Denomina-se aeroporto o aeródromo público internacional.
2. Considera-se aeródromo público internacional aquele que estiver destinado a operações de aeronaves vindas de ou com destino ao exterior, dotado de serviços de alfândega, sanidade, imigração e procedimentos semelhantes.

Artigo 33º

(Classificação)

1. Os aeródromos e aeroportos são públicos ou privados.
2. São públicos os aeródromos e aeroportos que se destinam ao uso público ou geral de aeronáutica civil.
3. O carácter público ou privado de um aeródromo ou aeroporto é determinado pelo fim a que se destina e não pela condição do seu proprietário.
4. São privados os demais aeródromos e aeroportos, incluindo os que se destinam ao uso exclusivo do Estado.

Artigo 34º

(Construção, exploração, operação, equipamento e conservação)

A construção, exploração e operação, bem como o equipamento e a conservação dos aeródromos e aeroportos, públicos ou privados, são realizados por pessoas singulares ou colectivas, públicas ou privadas, mediante autorização da autoridade aeronáutica e o prévio cumprimento das disposições regulamentares.

Artigo 35º

(Declaração de utilidade pública ou interesse social de imóveis para efeitos de expropriação)

1. A construção ou ampliação de aeródromos e aeroportos destinados a actividades aéreas em geral ou serviços aeronáuticos similares constitui causa de declaração de utilidade pública ou interesse social de imóveis para efeitos de expropriação.

2. Para efeitos do disposto no número anterior, podem ser expropriados os imóveis necessários à construção ou ampliação de aeródromos e aeroportos públicos.

Artigo 36º

(Habilitação e funcionamento)

Qualquer aeródromo ou aeroporto deve ser habilitado, nos termos do respectivo regulamento, pela autoridade aeronáutica, devendo esta fixar, em cada caso, o regime e as condições do seu funcionamento.

Artigo 37º

(Obrigação de comunicação à autoridade aeronáutica)

Qualquer pessoa que tenha conhecimento da existência de lugares que, habitual e periodicamente, sejam utilizados para realizar actividades aéreas é obrigada a comunicar o facto à autoridade aeronáutica.

Artigo 38º

(Condições de cancelamento, suspensão e restrição ao trânsito aéreo)

1. O Governo poderá cancelar, suspender ou restringir o trânsito aéreo em qualquer aeródromo ou aeroporto, sempre que razões de segurança ou emergência o aconselhem.

2. Porém, a autoridade aeronáutica poderá, de igual modo, cancelar, suspender ou restringir o trânsito aéreo, sempre que, verificadas as condições previstas no número anterior, houver urgência na tomada da medida.

3. Nos casos previstos no número anterior, a autoridade aeronáutica, no mais curto prazo possível, submeterá a medida tomada à ratificação pelo Governo.

Artigo 39º

(Exploração de serviços em aeródromos e aeroportos públicos)

1. Em aeródromos e aeroportos públicos, os serviços, que não sejam os previstos no artigo 41º, podem ser prestados por privados, mediante taxas a pagar pelos utentes.

3. Os serviços e os montantes das taxas referidos no número anterior são, determinados e fixados pela autoridade aeronáutica.

CAPÍTULO II

Serviços de Trânsito Aéreo

Artigo 40º

(Quem pode prestar)

Os serviços de trânsito aéreo são prestados pelo Estado ou pelos privados, mediante licença ou contrato de concessão.

Artigo 41º

(Taxas)

Pela prestação dos serviços de trânsito aéreo são devidas taxas a pagar pelos utentes, as quais serão fixadas pela autoridade aeronáutica.

CAPÍTULO III

Limitações ao Direito de Propriedade

Artigo 42º

(Área de limpeza de obstáculos)

Para efeitos do presente Código, denomina-se área de limpeza de obstáculos, os planos imaginários, oblíquos e horizontais, que se estendem sobre cada aeródromo e suas imediações, visando limitar a altura dos obstáculos à circulação aérea.

Artigo 43º

(Superfícies limitadoras de obstáculos)

1. As construções, instalações, plantações, estruturas e os elementos, permanentes ou transitórias, situados nas áreas cobertas pela projecção vertical das superfícies de limpeza de obstáculos e das áreas de aproximação por instrumentos e circuitos de espera correspondentes aos aeródromos e suas imediações, não podem ter uma altura superior à limitada pelas referidas áreas, nem ser de natureza a aumentar os riscos potenciais de um eventual acidente de aviação.

2. Nas áreas referidas no número anterior, nenhuma autorização, licença ou alvará de construção será concedida ou emitida pelas autoridades ou entidades competentes, sem uma autorização escrita de ocupação previamente concedida pela autoridade aeronáutica.

Artigo 44º

(Determinação das superfícies limitadoras de obstáculos)

As áreas de limpeza de obstáculos e de aproximação de cada aeródromo e suas imediações, bem como as respectivas alturas e as suas posteriores modificações são determinadas pela autoridade aeronáutica, nos termos do respectivo regulamento.

Artigo 45º

(Comunicação e remoção de obstáculos)

1. Se, posteriormente à habilitação de um aeródromo, for comprovada a infracção ao disposto nos artigos 42º e 43º, o seu proprietário ou explorador comunicará essa circunstância à autoridade aeronáutica.

2. Recebida a comunicação, a autoridade aeronáutica notificará ao infractor para efectuar a remoção do obstáculo, fixando-lhe um prazo para o efeito não excedente a trinta dias.

3. A notificação prevista no número anterior é comunicada ao proprietário ou explorador do aeródromo.

4. Se o obstáculo não for removido pelo infractor no prazo referido no número 2, a autoridade aeronáutica pode, por sua iniciativa, proceder imediatamente à sua remoção ou notificar ao proprietário ou explorador do aeródromo para requerer ao tribunal competente a sua remoção judicial no prazo de trinta dias.

5. Findo o prazo previsto no número 2, o proprietário ou explorador do aeródromo pode sempre requerer a remoção judicial do obstáculo, sem necessidade da sua notificação prévia por parte da autoridade aeronáutica.

6. A remoção do obstáculo colocado por terceiro feita por iniciativa da autoridade aeronáutica ou do proprietário ou explorador de aeródromo não dará direito a qualquer indemnização, devendo as respectivas despesas ser suportadas pelo infractor.

7. O disposto nos números 2 a 6 deste artigo é aplicável, com as necessárias adaptações, aos casos em que, por qualquer forma, a autoridade aeronáutica tenha conhecimento de que o obstáculo foi colocado pelo proprietário ou explorador do aeródromo.

Artigo 46º

(Obrigação de assinalar os obstáculos)

1. As pessoas que, por qualquer título, sejam titulares de construções, instalações, plantações, estruturas ou elementos, permanentes ou transitórias, que constituam obstáculos ou perigo para a circulação aérea, são obrigados a efectuar a sua sinalização, competindo-lhes suportar as despesas de instalação e funcionamento das marcas, sinais ou luzes que se mostrarem necessários.

2. A sinalização dos obstáculos a que se refere o número anterior é feita nos termos do respectivo regulamento.

TÍTULO IV

Aeronaves

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 47º

(Conceito)

As aeronaves são aparelhos ou máquinas capazes de circular pelo espaço aéreo, utilizando as reacções do ar, e que sejam aptos para transportar pessoas e coisas, com excepção dos aerodeslizadores (hovercrafts).

Artigo 48º

(Natureza jurídica)

As aeronaves são coisas móveis sujeitas a registo.

Artigo 49º

(Classificação)

1. As aeronaves classificam-se em públicas ou privadas.
2. São públicas as aeronaves destinadas ao serviço do poder público.
3. São privadas as demais aeronaves, ainda que pertençam ao Estado.

Artigo 50º

(Impossibilidade de penhor)

As aeronaves e os motores de aeronaves não são susceptíveis de penhor, em qualquer das suas modalidades.

Artigo 51º

(Impossibilidade de retenção)

As aeronaves não são susceptíveis do direito de retenção.

Artigo 52º

(Forma de certos actos realizados no estrangeiro)

1. Os actos e contratos que importem reconhecimento, constituição, aquisição, confirmação, divisão, transmissão, modificação e extinção do direito de propriedade ou de outra situação jurídica sobre aeronaves ou motores de aeronaves, quando praticados ou celebrados no estrangeiro e destinados a produzir efeitos em Cabo Verde, devem constar de documento autêntico ou autenticado.

2. A autenticação do documento a que se refere o número anterior pode ser feita perante a representação diplomática ou consular cabo-verdiana ou a autoridade oficial competente do lugar da sua celebração.

CAPÍTULO II

Propriedade

Artigo 53º

(Requisitos de aquisição de aeronaves cabo-verdianas)

Para a aquisição do direito de propriedade de uma aeronave cabo-verdiana, o titular deve preencher qualquer dos seguintes requisitos:

- a) Ter residência habitual em Cabo Verde, tratando-se de pessoa singular;
- b) Ser constituída de acordo com a legislação cabo-verdiana e ter sede em Cabo Verde, tratando-se de pessoa colectiva.

CAPÍTULO III

Registo, Nacionalidade e Matrícula

SECÇÃO I

Registo

Artigo 54º

(Registo de aeronaves privadas nacionais no país)

Qualquer aeronave privada cabo-verdiana está sujeita a registo, nos termos e condições previstas no presente Código e respectivo regulamento.

Artigo 55º

(Registo de aeronaves privadas nacionais no estrangeiro)

O registo de uma aeronave privada cabo-verdiana num Estado estrangeiro depende do cancelamento prévio da respectiva matrícula cabo-verdiana, nos termos do respectivo regulamento, sem prejuízo da validade dos actos jurídicos anteriormente praticados.

Artigo 56º

(Registo de aeronaves em certos contratos de locação)

O registo da aeronave para efeitos do disposto no número 3 do artigo 63º deve ser precedido do consentimento expresso do

proprietário, não implica a transmissão do direito de propriedade ao locatário e é válido para o período de vigência do contrato de locação.

Artigo 57º

(Registo de motores de aeronaves em construção)

Os motores de aeronaves em construção podem ser registados, nos termos do presente Código e respectivo regulamento.

Artigo 58º

(Registo provisório)

1. Podem ser registadas provisoriamente no país, adquirindo a matrícula cabo-verdiana, as aeronaves que sejam propriedade de um organismo público internacional do qual o Estado de Cabo Verde seja membro, quando cedidas a título de empréstimo, para a sua utilização, a um seu organismo.

2. As aeronaves registadas nos termos do número anterior são consideradas públicas e os órgãos estaduais que as utilizarem adquirem a posição jurídica de explorador, devendo, em consequência, cumprir todas as obrigações previstas no presente Código decorrentes dessa qualidade.

3. Pode, também, ser registada provisoriamente no país e em nome do adquirente qualquer aeronave estrangeira adquirida mediante contrato de compra e venda sujeita a condição ou com reserva de propriedade ou mediante contrato de locação financeira ou outros em que o alienante defira a transmissão do seu direito de propriedade até ao pagamento integral do preço, verificados os seguintes pressupostos:

- a) O contrato esteja em conformidade com a legislação do país cuja lei seja aplicável;
- b) O contrato esteja registado no serviço de Registo Aeronáutico Nacional;
- c) A aeronave não esteja registada em Cabo Verde;
- d) Estejam preenchidos todos os requisitos exigidos pelo presente Código para se adquirir a qualidade de proprietário de uma aeronave cabo-verdiana.

4. Podem, igualmente, ser registadas provisoriamente em nome dos respectivos adquirentes, que preencham os requisitos previstos no artigo 53º, as aeronaves cabo-verdianas adquiridas no país, mediante contrato de compra e venda sujeita a condição resolutiva ou com reserva de propriedade ou contrato de locação financeira ou outros em que o alienante defira a transmissão do seu direito de propriedade até ao pagamento integral do preço.

Artigo 59º

(Simultaneidade da matrícula de aeronave e do registo do ónus ou encargo de aquisição)

1. A matrícula da aeronave em nome do adquirente e o registo dos ónus ou encargos resultantes do contrato de aquisição são efectuados simultaneamente.

2. Cancelados os ónus ou encargos e efectuada definitivamente a aquisição da aeronave a seu favor, o adquirente deve requerer o respectivo registo definitivo, bem como o da matrícula e nacionalidade da aeronave.

Artigo 60º

(Outros registos e seus efeitos)

Os actos, contratos e as decisões judiciais que importem reconhecimento, constituição, aquisição, confirmação, divisão, transmissão, modificação ou extinção do direito de propriedade ou de outra situação jurídica sobre aeronaves ou motores de aeronaves só produzem efeitos em relação a terceiros se forem registados nos termos do presente Código e respectivo regulamento

Artigo 61º

(Requisitos e procedimentos do registo e seu cancelamento)

1. Só podem ser registados os actos jurídicos ou contratos relativos a aeronaves que forem celebrados por documentos autênticos ou autenticados.

2. Os requisitos a que devem obedecer o registo de aeronaves e o seu cancelamento, bem como os respectivos processos, são estabelecidos por regulamento.

3. O encerramento de actividades ou a perda dos requisitos previstos no artigo 53º determina o cancelamento oficioso da matrícula.

SECÇÃO II

Nacionalidade da Matrícula

Artigo 62º

(Nacionalidade)

O registo de uma aeronave nos termos do presente Código e respectivo regulamento confere-lhe a nacionalidade cabo-verdiana.

Artigo 63º

(Marcas de nacionalidade e matrícula)

1. Às aeronaves registadas são atribuídas marcas distintivas de nacionalidade e matrícula cabo-verdianas, nos termos do respectivo regulamento.

2. As aeronaves matriculadas num outro Estado podem adquirir a marca de matrícula cabo-verdiana, mediante prévio cancelamento da matrícula anterior, sem prejuízo da validade dos actos jurídicos praticados anteriormente.

3. As marcas de nacionalidade e matrícula cabo-verdianas podem ser, igualmente, atribuídas às aeronaves que operem mediante um contrato de locação, nos termos do qual o locatário assume a posição jurídica de explorador e desde que:

- a) Tais aeronaves sejam afectas aos serviços de transporte aéreo interno ou internacional realizados por transportadores cabo-verdianos;
- b) O locatário preencha os requisitos exigidos por este Código para se adquirir a qualidade de proprietário de uma aeronave cabo-verdiana e o contrato estiver de conformidade com o estabelecido nos Títulos VI e VII.

4. As marcas de nacionalidade e matrícula devem ser fixadas no exterior das aeronaves.

5. As marcas de nacionalidade e matrícula das aeronaves públicas devem ter características especiais que facilitem a sua identificação.

CAPÍTULO IV

Serviço de Registo Aeronáutico Nacional

Artigo 64º

(Natureza)

O serviço de Registo Aeronáutico Nacional é o serviço público encarregado de registos e arquivos individuais de informação e documentação relativos às aeronaves e material de voo.

Artigo 65º

(Integração orgânica)

1. O serviço de Registo Aeronáutico Nacional integra-se na autoridade aeronáutica.

2. O registo aeronáutico nacional será regulamentado por decreto-regulamentar.

Artigo 66º

(Factos e actos sujeitos a registo)

Estão sujeitos a registo no serviço de Registo Aeronáutico Nacional:

- a) As aeronaves, ainda que em construção;
- b) Os actos, contratos e as decisões judiciais que importem reconhecimento, constituição, aquisição, confirmação, divisão, transmissão, modificação ou extinção do direito de propriedade sobre aeronaves ou motores de aeronaves;
- c) As convenções de reserva de propriedade em actos ou contratos de alienação de aeronaves;
- d) As convenções de indivisão da compropriedade de aeronaves;
- e) A hipoteca sobre aeronaves e sobre motores de aeronaves e a sua modificação, transmissão e extinção ou do grau de prioridade do respectivo registo;
- f) A penhora, o arresto e o arrolamento de aeronaves ou de direitos sobre aeronaves, bem como quaisquer outros actos ou providências que afectem a sua livre disposição;
- g) O penhor, a penhora, o arresto e o arrolamento de créditos hipotecários e quaisquer actos ou providências que incidam sobre os mesmos créditos;
- h) A transmissão de créditos hipotecários;
- i) A cessão de bens aos credores, quando abranja aeronaves;
- j) As matrículas com as especificações adequadas para individualizar as aeronaves e os certificados de aeronavegabilidade;
- k) O encerramento de actividades, a inutilização ou a perda das aeronaves e as modificações substanciais que nelas sejam feitas;
- l) Os contratos de utilização de aeronaves;

- m) O estatuto ou contrato social e suas modificações, bem como o nome e o domicílio dos directores ou administradores e mandatários das sociedades proprietárias de aeronaves cabo-verdianas;
- n) Em geral, qualquer facto ou acto jurídico, contrato ou decisão judicial que possa constituir, modificar, transmitir ou extinguir uma situação jurídica relativamente a aeronaves;
- o) As acções que tenham por fim, principal ou acessório, o reconhecimento, a constituição, aquisição, confirmação, divisão, transmissão, modificação ou extinção de algum dos direitos referidos nas alíneas anteriores;
- p) As acções que tenham por fim, principal ou acessório, a reforma, a declaração de nulidade ou a anulação do registo ou do seu cancelamento relativamente a aeronaves ou motores de aeronaves;
- q) As decisões finais das acções referidas nas alíneas o) e p), logo que transitem em julgado;
- r) Os materiais de voo;
- s) Os demais factos ou actos jurídicos, contratos ou decisões previstos no presente Código e seus regulamentos.

Artigo 67º

(Emissão de certificados)

1. Sem prejuízo de outros previstos no presente Código e seus regulamentos, o serviço de Registo Aeronáutico Nacional, emitirá certificados dos registos efectuados, mediante requerimento dirigido ao seu responsável, por qualquer pessoa que tenha um interesse legítimo.

2. O serviço de Registo Aeronáutico Nacional certificará, ainda, a existência ou inexistência de ónus ou encargos relativos ao direito de propriedade do alienante.

CAPÍTULO V

Hipoteca

Artigo 68º

(Objecto)

1. As aeronaves, ainda que em construção, são susceptíveis de hipoteca, desde que estejam matriculadas.
2. São, igualmente, susceptíveis de hipoteca os motores de aeronaves, desde que estejam registados, nos termos do presente Código e respectivo regulamento.
3. Porém, as aeronaves registadas provisoriamente nos termos e condições previstos nos números 3 e 4 do artigo 58º, só podem ser hipotecadas se estiverem registadas e matriculadas definitivamente.

Artigo 69º

(Conteúdo do documento constitutivo)

1. O documento constitutivo da hipoteca deve conter:
 - a) O nome e o domicílio das partes;
 - b) A matrícula e o número de série da aeronave e das suas partes componentes;

- c) Os seguros que cubram o bem hipotecado;
- d) O montante do crédito garantido, os juros, o prazo do contrato e o lugar do pagamento convencionado.

2. Estando a aeronave em construção, além dos elementos previstos no número anterior, deve constar ainda do documento constitutivo da hipoteca, a sua individualização de acordo com o contrato de construção, bem como a indicação da fase em que a mesma se encontra.

3. Tratando-se de hipoteca de motores de aeronaves, deve também constar a menção de que se encontram registados.

Artigo 70º

(Forma, registo e seus efeitos)

1. A hipoteca de aeronaves e motores de aeronaves constitui-se por documento autêntico e está sujeita a registo, nos termos do presente Código e respectivo regulamento.

2. O registo da hipoteca confere ao credor o direito de ser pago com preferência, segundo a ordem em que for realizado.

Artigo 71º

(Extensão)

1. A hipoteca abrange a indemnização do seguro por perdas ou danos do bem hipotecado e seus acessórios, bem como as indemnizações devidas ao proprietário por danos que lhe forem causados por terceiros, salvo estipulação expressa em contrário.

2. Para efeitos do disposto no número anterior, os credores hipotecários podem exercer o seu direito sobre os materiais e salvados ou o respectivo valor.

Artigo 72º

(Graduação)

A hipoteca constituída nos termos dos artigos anteriores é graduada imediatamente depois dos privilégios creditórios previstos no presente Código e, com excepção destes, prefere a qualquer outro crédito com privilégio creditório geral ou especial.

Artigo 73º

(Extensão do direito do credor hipotecário)

O direito do credor hipotecário é extensivo em relação aos materiais e salvados ou o respectivo valor, em caso de destruição ou inutilização do bem hipotecado.

Artigo 74º

(Deveres do devedor na hipoteca de motores de aeronaves)

1. O devedor, quando os bens hipotecados forem motores de aeronaves, comunicará ao credor em que aeronave serão instalados e qual a actividade a que a mesma será afectada.

2. A hipoteca de motores de aeronaves produz os seus efeitos, ainda que instalados numa aeronave hipotecada a um credor diferente.

Artigo 75º

(Extinção)

A hipoteca extingue-se, decorrido o prazo de sete anos a contar da data do seu registo, salvo se for renovada.

Artigo 76º

(Legislação subsidiária)

A hipoteca é regulada, no que não estiver previsto no presente Código, pelas disposições estabelecidas no Código Civil.

CAPÍTULO VI

Arresto

Artigo 77º

(Objecto)

Quaisquer aeronaves, excepto as públicas, são susceptíveis de arresto.

Artigo 78º

(Registo e seus efeitos)

O registo do arresto de aeronaves confere ao seu titular o direito de ser pago com prioridade sobre os outros credores, salvo os que tenham melhor direito.

Artigo 79º

(Imobilização de aeronave)

Só pode ser ordenada a imobilização de uma aeronave:

- Quando contra ela tenha sido decretado arresto não preventivo que ponha termo ao processo;
- Para garantir a cobrança de um crédito estipulado para a realização de uma viagem e a aeronave esteja pronta para partir;
- Para garantir a cobrança de um crédito do alienante da aeronave pelo não cumprimento do contrato de compra e venda e os contratos celebrados nos termos dos números 3 e 4 do artigo 58º.

CAPÍTULO VII

Privilégios creditórios

Artigo 80º

(Objecto)

1. Os privilégios creditórios são exercidos unicamente sobre a aeronave e as partes que a compõem.

2. A carga e o frete são abrangidos pelos privilégios creditórios apenas quando as despesas previstas na alínea b) do artigo 83º os tenham beneficiado directamente.

Artigo 81º

(Registo e seus efeitos)

1. O credor não poderá fazer valer o seu privilégio creditório sobre a aeronave, se o não tiver registado, no prazo de três meses a contar da data do termo das operações ou da conclusão dos actos ou serviços que o originaram.

2. Os privilégios creditórios sobre a carga não carecem de registo.

Artigo 82º

(Graduação)

Os privilégios creditórios estabelecidos no presente Capítulo prevalecem sobre qualquer outro privilégio creditório, geral ou especial.

Artigo 83º

(Ordem de graduação dos créditos com privilégio sobre aeronaves)

Gozam de privilégio sobre aeronaves:

- a) Os créditos resultantes dos direitos de utilização de aeródromos ou dos serviços acessórios ou complementares da aeronavegação, limitando-se ao período do ano anterior à data da reclamação do privilégio;
- b) Os créditos resultantes da busca e ou salvamento da aeronave, bem como das despesas da sua remoção, do seu conserto e da sua conservação previstos no número 2 do artigo 88º;
- c) O crédito do alienante, nos casos previstos nos números 3 e 4 do artigo 58º.

Artigo 84º

(Ordem de graduação dos créditos com privilégio sobre viagens)

1. Os créditos que dizem respeito a uma mesma viagem gozam de privilégio pela ordem estabelecida no artigo anterior.
2. Tratando-se de privilégios da mesma categoria, os créditos serão cobrados na respectiva proporção.
3. Os créditos privilegiados da última viagem preferem os créditos das viagens precedentes.

Artigo 85º

(Extensão do direito do credor)

Em caso de destruição ou inutilização do bem objecto do privilégio creditório, o credor pode exercer o seu direito sobre os materiais salvados ou o respectivo valor.

Artigo 86º

(Extinção)

1. Os privilégios creditórios extinguem-se apenas:
 - a) Pela extinção da obrigação principal;
 - b) Pela venda judicial da aeronave logo após se mostrarem satisfeitos os créditos privilegiados de melhor grau registados nos termos do número 1 do artigo 81º.
2. Porém, os privilégios creditórios sobre a carga extinguem-se, se a acção não for instaurada dentro do prazo de quinze dias a contar da data da sua recepção pelo destinatário.

CAPÍTULO VIII

Abandono

Artigo 87º

(Consequências do abandono)

1. As aeronaves de nacionalidade cabo-verdiana ou estrangeira acidentadas ou imobilizadas de facto no território nacional ou nas suas águas jurisdicionais, bem como as suas partes ou despojos, consideram-se perdidos a favor do Estado cabo-verdiano, 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 sua notificação da ocorrência do acidente ou da imobilização.

2. A autoridade aeronáutica regulamentará a forma e o processo de notificação ao proprietário ou explorador de aeronave do acidente ou da imobilização, bem como para remover a aeronave e suas peças ou seus despojos.

Artigo 88º

(Remoção)

1. A autoridade aeronáutica poderá proceder à imediata remoção de aeronave ou suas partes ou despojos, quando representem um perigo para a aeronavegação, a infra-estrutura aeronáutica, os meios de comunicação ou a sua permanência no lugar do acidente ou da imobilização possa provocar a sua deterioração.

2. As despesas de remoção, conserto e conservação da aeronave são da responsabilidade do proprietário ou explorador.

TÍTULO V

Pessoal Aeronáutico

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 89º

(Certificado de idoneidade aeronáutica)

As pessoas que desempenhem funções aeronáuticas a bordo de aeronaves com matrícula cabo-verdiana e na superfície devem possuir o respectivo certificado de idoneidade, emitido pela autoridade aeronáutica.

Artigo 90º

(Reconhecimento de certificados estrangeiros)

1. O reconhecimento dos certificados de idoneidade aeronáutica emitidos por um Estado estrangeiro é regulado pelos tratados ou acordos subscritos entre esse Estado e Cabo Verde ou pelos tratados ou acordos internacionais sobre a matéria de que este seja parte.

2. Na falta de tratados ou acordos internacionais, os certificados de idoneidade aeronáutica são reconhecidos nos termos que forem estabelecidos em regulamento próprio, com base no princípio da reciprocidade e preenchidos os requisitos previstos na legislação cabo-verdiana.

Artigo 91º

(Conceito de tripulação)

São tripulantes as pessoas devidamente habilitadas a exercer funções a bordo de aeronaves.

Artigo 92º

(Composição de tripulação)

1. A autoridade aeronáutica determinará a composição mínima da tripulação de voo das aeronaves destinadas aos serviços de transporte aéreo.

2. O disposto no número anterior é, também, aplicável às demais aeronaves, sempre que a autoridade aeronáutica o considerar necessário para a segurança do voo.

Artigo 93º

(Direcção de aeródromo público)

1. Em qualquer aeródromo público haverá um director ou administrador, que é a autoridade superior no que se refere à sua direcção, coordenação e regime de funcionamento interno.

2. Os requisitos necessários ao desempenho do cargo de director ou administrador de aeródromo público, bem como as respectivas faculdades e obrigações são estabelecidos em regulamento a que se refere o artigo 95º.

Artigo 94º

(Direcção de aeródromos privados)

1. Haverá sempre um responsável nos aeródromos privados, podendo essa função ficar a cargo do seu proprietário ou detentor ou de outra pessoa por este designada.

2. São obrigatoriamente comunicados à autoridade aeronáutica, o nome, o domicílio e a data da designação do responsável.

Artigo 95º

(Regulamentação)

Os requisitos necessários ao desempenho de funções aeronáuticas por parte do respectivo pessoal, bem como as suas faculdades e obrigações, são estabelecidos em regulamento próprio.

Artigo 96º

(Legislação laboral aplicável)

As relações de trabalho do pessoal aeronáutico são reguladas pelo regime jurídico geral das relações de trabalho, na falta de legislação especial.

CAPÍTULO II

Comandante de aeronave

Artigo 97º

(Designação)

1. Qualquer aeronave deve ter a bordo um piloto habilitado a dirigi-la e investido das funções de comandante.

2. A designação do comandante de aeronave compete ao explorador, de quem será o representante.

3. Quando não exista pessoa especificamente designada, presume-se que o piloto ao comando é o comandante de aeronave.

Artigo 98º

(Responsabilidade)

1. O comandante, como única e máxima autoridade a bordo, é o responsável da aeronave e da sua tripulação, bem como dos passageiros, da bagagem, da carga e do correio, desde o momento em que tome o comando da mesma para levantar o voo, ainda que não exerça a função própria do piloto.

2. A responsabilidade prevista no número anterior cessa quando o voo terminar e o comandante fizer a entrega de aeronave, passageiros, bagagem, carga e correio à autoridade competente ou ao representante do explorador.

Artigo 99º

(Funções e poderes gerais)

1. Nas aeronaves destinadas a serviços de transporte aéreo, o nome da pessoa investida nas funções de comandante e os poderes especiais que lhe tenham sido conferidos devem constar do Diário de Navegação.

2. Os requisitos necessários ao desempenho das funções de comandante de aeronave são estabelecidos em regulamento próprio.

3. O comandante de aeronave tem, durante a viagem, o poder de disciplina sobre a tripulação, a autoridade sobre os passageiros e o dever de zelar pela segurança dos mesmos.

4. O comandante de uma aeronave não pode ausentar-se dela durante a viagem, sem tomar as medidas necessárias para garantir a sua segurança.

Artigo 100º

(Poder especial de alijamento)

O comandante de aeronave tem o poder de, durante o voo, alijar as bagagens, mercadorias, cargas postais ou os volumes, se considerar que tal seja indispensável para a segurança da aeronave.

Artigo 101º

(Funções técnicas)

1. O comandante de aeronave tem por função assegurar, antes da partida, a eficiência da aeronave e das condições de segurança do voo a ser realizado, podendo determinar a sua suspensão.

2. O comandante de aeronave pode, durante o voo e em caso de necessidade, adoptar todas as medidas necessárias para aumentar a sua segurança.

Artigo 102º

(Funções de oficial público)

1. O comandante de aeronave registará nos livros correspondentes os nascimentos e óbitos, bem como os casamentos ocorridos ou celebrados a bordo e remeterá uma cópia autenticada à autoridade aeronáutica.

2. Em caso de morte de um passageiro ou membro da tripulação, o comandante de aeronave deve tomar as medidas de segurança necessárias em relação ao falecido e aos seus bens, entregando-os, mediante inventário, à autoridade competente na primeira escala.

3. Se a primeira escala for realizada no exterior, a entrega far-se-á à representação diplomática ou consular cabo-verdiana ou, na falta desta, à autoridade competente do país da escala, que fará intervir a representação diplomática ou consular cabo-verdiana mais próxima, tratando-se da morte de cidadão cabo-verdiano.

4. Nos casos previstos no número anterior, a autoridade competente do país da escala comunicará a entrega à autoridade competente cabo-verdiana, se a intervenção da representação diplomática ou consular cabo-verdiana mais próxima se mostrar impossível ou muito difícil.

5. Se a primeira escala for realizada no exterior, a entrega far-se-á à representação diplomática ou consular do país da nacionalidade do falecido aí acreditada, tratando-se da morte de cidadão estrangeiro.

6. Em caso de morte de cidadão estrangeiro, a entrega far-se-á à autoridade competente do país da primeira escala, sempre que aí não exista representação diplomática ou consular do país da nacionalidade do falecido.

7. Nos casos previstos no número anterior, a autoridade competente do país da primeira escala fará intervir a representação diplomática ou consular do país da nacionalidade do falecido mais próxima e, se essa intervenção se mostrar impossível ou muito difícil, comunicará o facto à autoridade competente deste país.

Artigo 103º

(Funções notariais)

O comandante de aeronave registará, de igual modo, nos livros correspondentes os testamentos e outros actos notariais que, nos termos da lei, possa praticar a bordo e remeter uma cópia autenticada à autoridade aeronáutica.

Artigo 104º

(Funções comerciais)

O comandante de aeronave tem o direito de efectuar as compras e realizar as despesas necessárias para garantir a protecção dos passageiros, bem como das bagagens, mercadorias e carga postal transportados, ainda que sem mandato especial.

Artigo 105º

(Obrigações em caso de perigo)

Em caso de perigo, o comandante de aeronave é obrigado a permanecer no seu posto, até tomar todas as medidas necessárias e úteis para salvar os passageiros, a tripulação e os bens que se encontrarem a bordo e evitar danos à superfície.

TÍTULO VI

Explorador de Aeronave

Artigo 106º

(Conceito)

Para efeitos do presente Código, denomina-se explorador de aeronave, a pessoa que legitimamente utiliza uma aeronave por conta própria, ainda que sem fins lucrativos.

Artigo 107º

(Posição jurídica do proprietário)

O proprietário é o explorador da aeronave, salvo quando tenha transmitido esta qualidade mediante contrato registado nos termos do presente Código e respectivo regulamento.

Artigo 108º

(Registo da transmissão de exploração e seus efeitos)

1. O registo do contrato referido no artigo anterior libera o proprietário da aeronave da responsabilidade inerente à qualidade de explorador, a qual fica sob a incumbência exclusiva da outra parte contratante.

2. O proprietário e o explorador são responsáveis solidariamente pelo pagamento de qualquer sanção pecuniária aplicada ou indemnização por danos causados pela aeronave, se o contrato não for registado.

TÍTULO VII

Contratos de utilização

CAPÍTULO I

Locação

Artigo 109º

(Definição)

Locação de aeronave, é o acordo segundo o qual uma parte obriga-se a transferir para outra o uso e gozo de uma determinada aeronave, durante um certo tempo e por uma ou mais viagens ou por quilometragem a percorrer, para ser utilizada numa actividade especificamente aeronáutica, e esta obriga-se a pagar um determinado preço.

Artigo 110º

(Forma, registo e efeitos)

1. A locação de aeronave deve constar de documento escrito e está sujeito a registo nos termos do presente Código.

2. Porém, a locação de aeronave, quando celebrada no estrangeiro e destinada a produzir efeitos em Cabo Verde, deve constar de documento autêntico ou autenticado nos termos do número 2 do artigo 52º.

3. O contrato de locação de aeronave tem como efeito a transmissão da qualidade de explorador do locador para o locatário.

4. A locação de aeronave só produz efeitos em relação a terceiros, se for registada nos termos do presente Código e respectivo regulamento.

Artigo 111º

(Obrigações do locador)

1. O locador pode obrigar-se a entregar a aeronave equipada e tripulada.

2. Presume-se que o locador se obrigou a entregar a aeronave equipada e tripulada, sempre que a sua direcção técnica e a direcção da tripulação sejam transmitidas ao locatário.

3. O locador limita-se a fazer a entrega da aeronave no lugar e prazo acordados e provida da documentação necessária para a sua utilização, quando o locatário se responsabiliza pelo fornecimento do equipamento e da tripulação.

4. Em qualquer dos casos previstos nos números anteriores, a obrigação do locador compreende também a de manter a aeronave em condições de aeronavegabilidade até ao termo da vigência do contrato, salvo convenção em contrário ou se este cessar antes daquele termo por culpa do locatário.

Artigo 112º

(Obrigações do locatário)

1. Constituem obrigações do locatário:

- a) Cuidar da aeronave com a devida diligência;
- b) Usá-la exclusivamente na actividade aeronáutica indicada no contrato;
- c) Pagar o preço nos prazos e lugares acordados;
- d) Restituir a aeronave ao locador no termo do prazo contratualmente estabelecido no estado em que a tenha recebido e sem mais deteriorações do que aquelas que derivam do seu uso legítimo, do simples decurso do tempo e de caso fortuito ou força maior.

2. Constituem, ainda, obrigações do locatário não ceder e nem sob-locar a aeronave sem o consentimento do locador.

CAPÍTULO II

Fretamento

Artigo 113º

(Definição)

Fretamento de aeronave, é o acordo segundo o qual uma parte, denominada fretador, que conserva a sua qualidade de explorador, obriga-se a realizar com uma determinada aeronave, pelo menos, genericamente, uma ou mais operações aéreas especificamente fixadas ou referidas a um certo período de tempo, em benefício da outra parte, denominada afretador, que se compromete a pagar por elas um determinado preço.

Artigo 114º

(Forma, registo e seus efeitos)

1. O contrato de fretamento de aeronave deve constar de documento escrito.
2. Porém, o contrato de fretamento de aeronave, quando celebrado no estrangeiro e destinado a produzir efeitos em Cabo Verde, fica sujeito ao disposto no artigo 115º e no número 2 do artigo 52º.
3. O contrato de fretamento de aeronave que tenha prazos superiores a seis meses deve ser registado nos termos do presente Código e respectivo regulamento.
4. O contrato de fretamento de aeronave só produz efeitos em relação a terceiros, se for registado nos termos do presente Código e respectivo regulamento.

Artigo 115º

(Lei aplicável às formalidades)

As formalidades do contrato de fretamento de aeronave regem-se pela lei do lugar da sua celebração.

Artigo 116º

(Obrigações do fretador)

São obrigações do fretador:

- a) Pôr à disposição do afretador a capacidade, total ou parcial, da aeronave, equipada e tripulada, provida dos documentos a bordo e em estado de aeronavegabilidade;
- b) Realizar as operações aéreas acordadas e manter a aeronave a disposição do afretador nas condições e prazo convencionadas.

Artigo 117º

(Obrigações do afretador)

1. São obrigações do afretador:

- a) Utilizar a aeronave de acordo com o fim previsto no contrato;
- b) Pagar o preço estipulado no lugar e prazo acordados.

2. Nos contratos de fretamento de aeronave a tempo, o afretador deve pagar ao fretador um preço adicional proporcional ao inicialmente estipulado, quando a operação a realizar ultrapassar a prazo acordado sem que haja culpa deste ou por motivos de força maior ou caso fortuito, sem prejuízo da obrigação de indemnização por prejuízos eventualmente sofridos.

CAPÍTULO III

Intercâmbio de aeronave

Artigo 118º

(Definição)

Intercâmbio de aeronave, é o acordo segundo o qual dois ou mais exploradores obrigam-se a utilizar reciprocamente as suas aeronaves, com ou sem tripulação.

Artigo 119º

(Forma e modalidades)

1. Os contratos de intercâmbio de aeronaves devem revestir a forma escrita.
2. Porém, os contratos de intercâmbio de aeronaves, quando celebrados no estrangeiro e destinados a produzir efeitos em Cabo Verde, devem constar de documento autêntico ou autenticado nos termos do número 2 do artigo 52º.
3. Os contratos de intercâmbio de aeronaves podem revestir a modalidade de locações ou fretamentos recíprocos.

Artigo 120º

(Registo e seus efeitos)

1. O contrato de intercâmbio de aeronave deve, de igual modo, ser registado nos termos do presente Código e respectivo regulamento, sempre que revestir a modalidade de locação ou fretamento por prazos superiores a três meses.
2. O contrato de intercâmbio de aeronaves só produz efeitos em relação a terceiros, se for registado nos termos do presente Código e respectivo regulamento.

CAPÍTULO IV

Transferência das Funções e Obrigações do Estado de Matrícula

Artigo 121º

(Condições)

As funções e obrigações do Estado de Cabo Verde, como Estado de matrícula de uma determinada aeronave, podem ser transferidas, total ou parcialmente, para um outro Estado, mediante acordo e nos termos estabelecidos nos tratados ou acordos de direito aeronáutico, quando a mesma for explorada, mediante contratos de utilização ou acordos similares, por utilizadores que tenham a sede principal ou residência permanente num outro Estado.

Artigo 122º

(Efeitos da transferência)

1. Nos casos previstos no artigo anterior, o Estado de Cabo Verde fica liberado das funções e obrigações de Estado de matrícula transferidas.

2. A transferência prevista no artigo anterior não produzirá efeitos relativamente a outros Estados antes que o acordo celebrado entre o Estado de Cabo Verde e o Estado contratante a que se refere o mesmo artigo seja registado na Organização de Aviação Civil Internacional e tornado público nos termos das disposições da Convenção Sobre a Aviação Civil Internacional de 1944 ou sem que um dos dois Estados-Partes no mencionado acordo tenha comunicado directamente aos demais Estados a sua existência e alcance.

TÍTULO VIII

Aeronáutica Comercial

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 123º

(Âmbito)

A aeronáutica comercial compreende o transporte aéreo e o trabalho aéreo.

Artigo 124º

(Definições)

1. Para efeitos do disposto no artigo anterior, entende-se por:

- a) *Transporte aéreo*, toda a série de actos destinados a transportar pessoas ou coisas de um aeródromo para outro, por via aérea e em aeronaves;
- b) *Trabalho aéreo*, toda a actividade comercial das aeronaves, seja qual for a forma que revista, incluindo o transporte de pessoas ou coisas a título complementar, desde que não seja um serviço de transporte aéreo;
- c) *Serviço de transporte aéreo regular*, todo o serviço de transporte aéreo aberto ao uso público e sujeito a frequências, itinerários e horários pré fixados, por forma a constituir uma série facilmente reconhecida como sistemática;

d) *Serviço de transporte aéreo não regular*, todo o serviço de transporte aéreo que não está sujeito a frequências, itinerários e horários pré fixados, ainda que um determinado serviço seja prestado através de uma série de voos;

e) *Serviço de transporte aéreo interno*, todo o serviço de transporte aéreo que é prestado entre dois ou mais pontos do país;

f) *Serviço de transporte aéreo internacional*, todo o serviço aéreo que é prestado entre o território cabo-verdiano nacional e o de um Estado estrangeiro ou entre dois pontos do país quando tenha sido prevista uma escala intermédia no território de um Estado estrangeiro.

2. Para efeitos deste artigo, o conceito de serviço de transporte aéreo aplica-se aos serviços de transporte aéreo regular e não regular.

Artigo 125º

(Condições gerais de exploração)

1. A exploração de qualquer actividade comercial aérea requer uma licença administrativa ou contrato de concessão, atribuídos nos termos das disposições do presente Código e respectivos regulamentos e demais legislação.

2. Nos serviços de transporte aéreo, o Governo fixará por decreto-regulamentar as regras de tramitação dos pedidos de licença bem como as condições e mecanismos de contratação de concessão de exploração.

3. As licenças e contratos de concessão de exploração dos serviços de transporte aéreo são atribuídos em relação a rotas aéreas determinadas ou regime de serviço público e por períodos não excedentes a vinte e cinco anos, salvo se o contrário resultar de legislação especial.

4. As licenças e contratos previstos no número anterior podem ser prorrogados sucessivamente, a solicitação do explorador ou por iniciativa da autoridade aeronáutica ou da entidade concedente pelo prazo nunca superior ao inicialmente fixado, se entretanto, subsistirem razões de interesse público que motivaram a sua atribuição ou a celebração do respectivo contrato.

5. Nos serviços de transportes aéreo, a atribuição da exploração de uma determinada rota aérea não confere ao explorador o direito à exclusividade, salvo se resultar o contrário de diploma regulador da contratualização de concessão de serviços públicos.

Artigo 126º

(Princípio da proibição de transmissão das licenças e concessões)

1. As licenças administrativas e contratos de concessão de exploração não são, em regra, cedidos ou transmitidos a terceiros e, em caso algum, podem ser utilizadas de forma indirecta por um outro transportador.

2. Porém, a cessão ou transmissão pode ser autorizada pela autoridade aeronáutica ou pela entidade concedente, por razões de interesse público, desde que o seu beneficiário demonstre reunir todos os requisitos estabelecidos no presente Código, demais legislação e regulamentos aplicáveis.

3. Os requisitos a que se refere o número anterior devem ser previamente apreciados e confirmados pela autoridade concedente ou autoridade aeronáutica, consoante os casos.

Artigo 127º

(Condições de estabelecimento da actividade aéreo-comercial na ordem interna)

1. A actividade aéreo-comercial estabelecer-se-á na ordem interna, mediante licenças administrativas ou contratos de concessão de exploração de serviços de transporte aéreo do Estado, mistos ou privados atribuídos pela autoridade aeronáutica ou contratualizadas pela entidade concedente, quando tal se mostrar conveniente ao interesse geral.

2. Porém, a autoridade aeronáutica pode atribuir as licenças administrativas ou o Governo negociar e celebrar contratos de concessão de exploração dos serviços referidos no número anterior a exploradores estrangeiros, tendo em atenção o princípio da reciprocidade, mas sempre com fundamento em razões de interesse geral.

Artigo 128º

(Condições de estabelecimento da actividade aéreo-comercial na ordem internacional)

A actividade aéreo-comercial estabelecer-se-á na ordem internacional, com base em tratados ou acordos bilaterais ou multilaterais sobre o transporte aéreo ou licenças administrativas ou contratos de concessão de exploração de serviços de transporte aéreo atribuídos pela autoridade aeronáutica ou contratualizados pela entidade concedente a exploradores nacionais ou estrangeiros, de acordo com o princípio da múltipla designação e tendo sempre em conta os instrumentos internacionais subscritos pela autoridade aeronáutica e o interesse nacional.

Artigo 129º

(Incentivos aos exploradores nacionais)

1. Podem ser criados incentivos exclusivamente destinados aos exploradores que demonstrem ter realizado o património ou capital social compatível com a natureza da actividade a explorar e a possibilidade de uma evolução favorável dos seus resultados de exploração.

2. Os incentivos a que se refere o número anterior podem traduzir-se na adopção de medidas e regimes adequados, que visam garantir a estabilidade, eficiência e expansão dos serviços públicos, podendo compreender alguns ou vários dos seguintes benefícios:

- a) Facilidades para aquisição e manutenção de materiais e equipamentos;
- b) Redução ou isenção de direitos de importação relativos aos equipamentos e materiais a serem utilizados nos serviços admitidos, cuja fabricação não seja executada no país;
- c) Liberação ou redução de ónus ou encargos que incidam sobre os serviços aéreo-comerciais regulares internos;
- d) Concessão de aval ou garantias financeiras para os investimentos destinados ao reequipamento ou expansão dos serviços.
- e) Outros que se mostrarem de interesse publico.

Artigo 130º

(Nacionalidade do pessoal aéreo-navegante)

1. Nos serviços de transporte aéreo interno e internacional, o pessoal que desempenhar funções aeronáuticas a bordo em empresas cabo-verdianas deve possuir nacionalidade cabo-verdiana.

2. Porém, por razões técnicas, a autoridade aeronáutica poderá autorizar a contratação de uma percentagem de pessoal de nacionalidade estrangeira, pelo prazo de dois anos a contar da data da autorização, prorrogável por igual período.

Artigo 131º

(Facilitação e segurança do transporte aéreo)

1. Nos serviços de transporte aéreo interno e internacional, a facilitação e a segurança das operações de entrada, sobrevoos e saída de aeronaves, bem como de entrada e saída de passageiros, carga e correio deve ser feita de conformidade com o disposto nos tratados e acordos internacionais de que Cabo Verde seja parte.

2. A coordenação das actividades de facilitação e segurança das operações referidas no número anterior incumbe ao órgão para o efeito criado e regulado por decreto-lei, sob proposta da autoridade aeronáutica.

CAPÍTULO II

Serviços de transporte Aéreo Interno

SECÇÃO I

Exploração

Artigo 132º

(Explorador)

1. A exploração de serviços de transporte aéreo interno pode ser efectuada por pessoas singulares ou colectivas constituídas de conformidade com a legislação em vigor.

2. As pessoas singulares que pretendem explorar os serviços de transporte aéreo interno devem ter domicílio efectivo em Cabo Verde.

3. As pessoas colectivas que pretendem explorar os serviços de transporte aéreo interno devem ser constituídas sob qualquer das formas de sociedades comerciais previstas na legislação em vigor e preencher os seguintes requisitos:

- a) Ter a sua sede principal de administração e efectiva em Cabo Verde;
- b) Ser nominativa a maioria das acções com direito de voto, tratando-se de sociedades de capitais.

4. As sociedades podem constituir-se exclusivamente para a exploração de serviços de transporte aéreo interno ou como sua actividade principal ou acessória, dentro de um ramo mais geral.

Artigo 133º

(Capacidade do Explorador)

1. Nenhuma licença administrativa ou concessão de exploração será atribuída ou contratualizada sem a comprovação

prévia da capacidade jurídica, técnica e económico-financeira do explorador e da possibilidade de utilizar de forma adequada os aeródromos, serviços auxiliares e o material de voo a empregar.

2. Qualquer empresa habilitada a explorar serviços de transporte aéreo interno deve entregar previamente à autoridade aeronáutica ou à entidade concedente uma garantia pelo cumprimento das suas obrigações, nas condições e montantes que forem estabelecidos em regulamento ou que resultarem da contratualização da concessão.

Artigo 134º

(Matrícula das aeronaves)

1. As aeronaves afectas aos serviços de transporte aéreo interno devem ter matrícula cabo-verdiana, salvo o disposto no número seguinte.

2. Porém, a autoridade aeronáutica pode autorizar a utilização de aeronaves com matrícula estrangeira, por razões de interesse nacional ou se tal se mostrar necessário para garantir a exploração dos serviços de transporte aéreo.

Artigo 135º

(Normas técnicas e operativas)

A autoridade aeronáutica estabelecerá as normas técnicas e operativas a que devem estar sujeitos os serviços de transporte aéreo interno e autorizará a afectação das aeronaves às frotas de transportadores com nacionalidade cabo-verdiana.

Artigo 136º

(Itinerários, frequências, capacidade, horários e tarifas)

Os itinerários, as frequências, a capacidade, os horários e as tarifas serão submetidos à aprovação ou registo da autoridade aeronáutica, nos termos do respectivo regulamento

Artigo 137º

(Acordos inter-empresas)

1. Os acordos entre as empresas concessionárias ou licenciadas a explorar serviços de transporte aéreo interno que impliquem acordos de pool, conexão, códigos compartilhados, consolidação ou fusão de serviços ou negócios devem ser aprovados previamente pela autoridade aeronáutica ou pela entidade concedente em caso de contratualização da concessão.

2. A autoridade aeronáutica poderá, entretanto, não autorizar os acordos referidos no número anterior, quando sejam susceptíveis de afectar o princípio da sã concorrência.

Artigo 138º

(Funcionamento, gestão, contabilidade e registos)

1. Os exploradores que não se dedicam exclusivamente à exploração dos serviços de transporte aéreo interno devem funcionar e desenvolver a sua actividade por forma a delimitar a gestão correspondente aos serviços de transporte aéreo interno e a demonstração clara dos seus resultados.

2. O Governo regulamentará os requisitos a que devem obedecer os registos contabilísticos, a duração dos exercícios

económicos e financeiros e a forma de apresentação de balanços, relatórios de gestão, contas do exercício e demais documentos de prestação de contas previstos na lei, bem como de demonstração de resultados.

3. As empresas devem, igualmente, ter, além dos exigidos pelas leis em vigor, os livros de registos auxiliares determinados pela autoridade aeronáutica.

Artigo 139º

(Renovação de frotas)

Os transportadores devem assegurar a renovação das suas frotas de aeronaves, conforme os avanços tecnológicos, na medida em que a protecção adequada do meio ambiente e as características do serviço o requeiram e as previsões de infra-estruturas o possibilitem, visando garantir um melhor serviço ao utente e responder às exigências internacionais da aviação civil em matéria da protecção ambiental.

Artigo 140º

(Fiscalização)

A autoridade aeronáutica poderá, ainda, proceder a verificações e solicitar, no prazo por ela estabelecido, as informações necessárias para determinar a origem e distribuição do capital social.

Artigo 141º

(Cessação de actividades)

1. Cessando as actividades de uma empresa de transporte aéreo, no termo do prazo previsto ou antecipadamente, as suas aeronaves e peças e os seus acessórios, bem como as suas oficinas e instalações devem ser colocados à venda no país, tomando como base os preços do mercado internacional.

2. Na falta de comprador com domicílio ou sede em Cabo Verde, autorizar-se-á a sua exportação.

Artigo 142º

(Exploração dos serviços não regulares)

1. A exploração dos serviços de transporte aéreo interno não regulares tem por finalidade atender às necessidades de transporte que não possam ser satisfeitas pelos serviços regulares de transporte aéreo interno nas condições determinadas pela procura.

2. A autoridade aeronáutica deve tomar todas as medidas necessárias para evitar que dois ou mais voos sucessivos que configurem um serviço regular sejam prestados serviços como voos não regulares.

SECÇÃO II

Transporte de passageiros

Artigo 143º

(Contrato)

1. O contrato de transporte aéreo de passageiro é o bilhete de passagem ou documento que o substitua, emitido nos termos deste artigo.

2. Considera-se bilhete de passagem, o documento de transporte individual ou colectivo, emitido para o transporte de passageiros, o qual deve conter, pelo menos, o número de ordem, o local e a data da emissão, o ponto de partida e o destino, bem como o nome e o domicílio ou a sede do transportador.

3. O bilhete de passagem pode ser substituído por qualquer outro meio, incluindo os meios electrónicos, desde que dele conste a informação referida no número anterior.

4. Quando o transportador utilizar quaisquer dos meios previstos no número anterior, fica obrigado a emitir ao passageiro uma certificação escrita da informação deles constante.

Artigo 144º

(Prova do contrato)

1. O contrato de transporte aéreo de passageiros é comprovado pelo bilhete de passagem ou documento que o substitua, emitido nos termos do artigo anterior.

2. O contrato de transporte aéreo de passageiros pode, ainda, ser comprovado por qualquer outro meio de prova, em caso de perda ou impossibilidade de apresentar o bilhete de passagem ou documento que o substitua.

Artigo 145º

(Efeitos da falta, irregularidade ou perda do bilhete de passagem)

A falta, irregularidade ou perda do bilhete de passagem, bem como o não cumprimento do disposto no artigo 144º, não prejudicam a existência, nem a validade do contrato, o qual ficará sujeito às disposições do presente Código.

SECÇÃO III

Transporte de bagagens

Artigo 146º

(Contrato)

1. O contrato de transporte aéreo de bagagem é a respectiva etiqueta ou outro documento que a substitua, emitido nos termos do número seguinte.

2. A etiqueta de bagagem deve conter:

- a) A numeração do bilhete de passagem;
- b) O ponto de partida e o destino;
- c) O peso e a quantidade dos volumes;
- d) O montante do valor declarado, quando couber.

3. A etiqueta ou o documento que a substitua, não inclui a bagagem de mão do passageiro.

Artigo 147º

(Prova do contrato)

O contrato de transporte aéreo de bagagem registada é comprovado pela respectiva etiqueta emitida pelo transportador, sempre que não esteja inserida noutro documento de transporte aéreo que a substitua e preencha os requisitos previstos no número 2 do artigo anterior.

Artigo 148º

(Responsabilidade do transportador)

O transportador responde nos termos do Título X do presente Código, se aceitar a bagagem sem entregar a etiqueta ou sem que esta contenha a indicação do número do bilhete de passagem ou documento que o substitua ou do peso e da quantidade dos volumes, sem prejuízo da validade do contrato.

SECÇÃO IV

Transporte de mercadorias

Artigo 149º

(Contrato)

1. O contrato de transporte aéreo de mercadorias é a carta de porte ou outro meio que a substitua, celebrado entre o expedidor e o transportador.

2. A carta de porte deve indicar expressamente:

- a) O local e a data de emissão;
- b) O ponto de partida e o destino;
- c) O nome e o domicílio ou sede do expedidor;
- d) O nome e o domicílio ou sede do transportador;
- e) O nome e o domicílio ou sede do destinatário;
- f) A classe da embalagem, bem como as marcas e a numeração dos volumes;
- g) O peso e as dimensões da mercadoria ou dos volumes;
- h) O estado aparente da mercadoria e da embalagem;
- i) O preço da mercadoria e o valor das despesas, se o envio for feito contra-reembolso;
- j) O montante do valor declarado, quando couber;
- k) Os documentos remetidos ao transportador com a carta de porte;
- l) O prazo para o transporte e a indicação da rota, se tiverem sido previstos;
- m) Que se trata de transporte aéreo.

3. A carta de porte pode ser substituída por qualquer outro meio, incluindo os meios electrónicos, do qual conste a declaração do transporte que se pretende realizar.

4. Sempre que o transportador utilizar qualquer outro meio em substituição da carta de porte, fica obrigado a remeter ao expedidor um documento que permita a identificação da expedição e sua certificação, bem como o acesso à informação constante desse meio.

Artigo 150º

(Prova do contrato)

O contrato de transporte aéreo de mercadorias é comprovado mediante carta de porte ou outro documento que o substitua, emitido nos termos do artigo anterior.

Artigo 151º

(Formas de expedição)

1. A carta de porte pode ser expedida ao respectivo titular à ordem ou nominalmente.
2. A carta de porte deve ser expedida pelo expedidor em três vias originais, devendo:
 - a) A primeira via conter a indicação «*para o transportador*» e ser assinada pelo expedidor;
 - b) A segunda via conter a indicação «*para o expedidor*» e ser assinada pelo transportador, com a prévia aceitação da carga;
 - c) A terceira via conter a indicação «*para o destinatário*» e ser assinada pelo expedidor e pelo transportador.
3. A carta de porte pode ser substituída por qualquer outro meio, do qual conste a declaração do transporte que deva ser realizado.

Artigo 152º

(Aceitação da mercadoria sem a carta de porte ou ferida de irregularidade)

A aceitação da mercadoria sem que tenha sido lavrada a carta de porte ou sem que esta contenha as indicações previstas nas alíneas a) a g) do número 2 do artigo 149º, não afecta a existência, nem a validade do contrato, o qual ficará sujeito às regras do presente Código.

Artigo 153º

(Transporte combinado)

1. Denomina-se transporte aéreo combinado de mercadorias, aquele que é realizado uma parte por aeronaves e outra por qualquer outro meio de transporte.
2. No transporté aéreo combinado de mercadorias, as condições relativas à parte transportada pelo meio de transporte que não seja aéreo podem ser especialmente fixadas e incluídas na carta de porte.

SECÇÃO V

Transporte de Carga Postal

Artigo 154º

(Obrigatoriedade do transporte aéreo postal)

1. Os exploradores de serviços de transporte aéreo regulares são obrigados a transportar a carga postal que se lhes atribua, nos limites da capacidade que lhes forem fixados, para cada tipo de aeronave, pela autoridade aeronáutica e pela autoridade postal.
2. O transporte de carga postal cede prioridade apenas em relação ao transporte de passageiros.

Artigo 155º

(Exploração exclusiva)

1. Os exploradores de serviços de transporte aéreo regulares podem ser admitidos a explorar serviços de transporte aéreo regulares exclusivamente de carga postal.

2. Porém, a autoridade aeronáutica pode permitir a exploração dos serviços referidos no número anterior por exploradores de serviços de transporte aéreo não regulares, quando os mesmos não possam ser explorados por exploradores de serviços de transporte aéreo regulares.

Artigo 156º

(Tarifas aplicáveis)

1. As tarifas aplicáveis ao serviço de transporte aéreo de carga postal são aprovadas com a intervenção das autoridades aeronáuticas e postal, nos termos que forem estabelecidos em regulamento próprio.
2. A legislação postal regula, no que for aplicável, o serviço de Transporte aéreo de carga postal, excepto quanto à responsabilidade, que rege-se-á pelo disposto no Título X deste Código.

CAPÍTULO III

Serviços de Transportes aéreos Internacional

Artigo 157º

(Princípios de política aéreo-comercial)

O estabelecimento da actividade aéreo-comercial na ordem internacional deve ser assegurado com base nos seguintes princípios:

- a) Aos transportadores aéreos nacionais devem ser garantidos o livre exercício dos direitos de sobrevoo e de aterragem técnica sem fins comerciais;
- b) A procura de transporte aéreo entre o país e um determinado Estado estrangeiro deve ser satisfeita, de preferência, com transportadores de ambos os países;
- c) A capacidade de transporte permitida aos transportadores de cada Estado, deve ser equitativa e corresponder às necessidades dos tráficos embarcados e desembarcados em cada um deles ou por razões de desenvolvimento nacional ou de interesse público;
- d) O critério previsto na alínea anterior deve, de igual modo, ser aplicado em relação aos tráficos realizados por qualquer transportador estrangeiro de terceiros países para Cabo Verde e vice-versa;
- e) Os tráficos regionais devem ser, preferencialmente, atendidos por transportadores cabo-verdianos e do país limítrofe ou regional a que os mesmos se referem, devendo, caso se mostrar necessário, ser estabelecidos regimes especiais através de tratados ou acordos bilaterais, multilaterais, regionais ou sub-regionais;
- f) A atribuição de qualquer direito aéreo-comercial a um transportador estrangeiro, além de fundar-se em necessidades que a justifique, deve ser condicionada à equitativa reciprocidade da parte do outro Estado para com Cabo Verde ou os transportadores cabo-verdianos;

- g) Na atribuição da capacidade de transporte aos transportadores de cada Estado deve ser tida em conta o interesse do utente;
- h) Na atribuição das licenças administrativas ou concessões aos transportadores cabo-verdianos ou estrangeiros, deve aplicar-se, de preferência, o princípio de múltipla designação;
- i) O desenvolvimento do transporte aéreo de mercadorias deve ser promovido de forma especial.

Artigo 158º

(Exploradores nacionais)

As normas estabelecidas no presente Código para a constituição e funcionamento de empresas que se dedicam à exploração de serviços de transportes aéreo interno são, também, aplicáveis às empresas nacionais que explorem os serviços de transporte aéreo internacional.

Artigo 159º

(Representante legal de exploradores estrangeiros)

Os exploradores estrangeiros admitidos a explorar serviços de transporte aéreo desde ou para o país devem escolher um representante legal e conferir-lhe os mais amplos poderes de mandato e representação.

Artigo 160º

(Regulamentação dos processos de candidatura)

1. Na regulamentação dos processos de licença e concessões de exploração dos serviços de transporte aéreo internacional, deverá ter-se em conta os princípios e normas relativos à celeridade e simplificação administrativas, desde que não interfiram com a segurança das operações aéreas.

2. Qualquer pessoa tem o direito de conhecer do andamento dos pedidos de exploração dos serviços de transporte aéreo internacional apresentados.

Artigo 161º

(Normas técnicas e operativas)

A autoridade aeronáutica estabelecerá as normas técnicas e operativas a que devem obedecer aos serviços de transporte aéreo internacional explorados por empresas nacionais ou estrangeiras.

Artigo 162º

(Itinerários, capacidade, frequências, horários e tarifas)

A fixação de itinerários, capacidade, frequências, horários dos serviços de transporte aéreo internacional regulares e, em todos os casos, das tarifas depende da aprovação prévia da autoridade aeronáutica, salvo o disposto nos tratados ou acordos bilaterais ou multilaterais sobre a matéria.

Artigo 163º

(Verificação prévia da documentação dos passageiros)

O transportador só embarcará os passageiros após a verificação de que os mesmos se encontram munidos dos documentos necessários para desembarcar no ponto de destino.

Artigo 164º

(Exploração de serviços não regulares)

1. A autoridade aeronáutica pode permitir a exploração de serviços de transporte aéreo internacional não regulares nas rotas servidas ou não regularmente, a fim de atender a procuras sazonais, de acordo com a forma e processo especialmente estabelecidos no respectivo regulamento.

2. Para efeitos do disposto no número anterior, as licenças ou concessões não podem ser atribuídas por período superior a um ano.

CAPÍTULO IV

Contrato de Código Compartilhado

Artigo 165º

(Definição)

Contrato de código compartilhado, é o acordo pelo qual um ou mais transportadores aéreos comercializam um ou mais voos operados por apenas um deles, utilizando conjuntamente os seus códigos internacionais de individualização.

Artigo 166º

(Forma, aprovação e confidencialidade)

1. Os contratos de código compartilhado devem constar de documento escrito.

2. Os contratos de código compartilhado devem ser aprovados pela autoridade aeronáutica.

3. A autoridade referida no número anterior deve preservar a confidencialidade resultante dos contrato de código compartilhado, salvo decisão em contrário de tribunal judicial ou arbitral.

Artigo 167º

(Natureza da responsabilidade das partes)

As partes respondem solidariamente perante os passageiros e pela carga transportados, nos termos contratualmente estipulados.

CAPÍTULO V

Trabalho Aéreo

Artigo 168º

(Condições)

1. A prestação do trabalho aéreo, em qualquer das suas especialidades, depende de habilitação prévia da autoridade aeronáutica.

2. Os exploradores de trabalho aéreo devem preencher os seguintes requisitos:

- a) Reunir as condições previstas no artigo 53º;
- b) Possuir capacidade jurídica, técnica e económica conforme a especialidade de trabalho aéreo em causa;
- c) Operar com aeronaves de matrícula cabo-verdiana.

Artigo 169º

(Dispensa de condições)

A autoridade aeronáutica pode, a título excepcional, dispensar o cumprimento das condições previstas nas alíneas a) e c) do artigo anterior, quando não existam no país empresas ou aeronaves capacitadas para prestar uma determinada modalidade de trabalho aéreo.

Artigo 170º

(Legislação aplicável)

1. O trabalho aéreo rege-se pelas disposições do presente Código e dos regulamentos que lhes são aplicáveis.

2. A autoridade aeronáutica poderá estabelecer as normas a que deve obedecer o trabalho aéreo, nas suas várias modalidades, bem como o regime da sua admissão.

CAPÍTULO VI

Fiscalização

Artigo 171º

(Entidade competente)

As actividades aeronáuticas comerciais estão sujeitas à fiscalização pela autoridade aeronáutica.

Artigo 172º

(Poderes gerais de fiscalização)

Compete à autoridade aeronáutica, designadamente:

- a) Exigir o cumprimento das obrigações previstas nas licenças atribuídas e nas concessões de exploração, bem como das disposições contidas no presente Código, nas leis, nos regulamentos e nas demais normas aplicáveis;
- b) Exercer a fiscalização técnico-operativa, jurídica, económica e financeira do explorador;
- c) Suspender o exercício das actividades, quando considere que não foram cumpridas as condições de segurança operativa ou garantidos os riscos cuja cobertura seja legalmente obrigatória e autorizar o seu reinício, uma vez sanadas essas irregularidades;
- d) Proibir o emprego de material de voo que não ofereça segurança;
- e) Exigir que o pessoal aeronáutico possua as condições requeridas pelas disposições legais em vigor;
- f) Autorizar às pessoas singulares ou colectivas a representar no país as empresas estrangeiras de transporte aéreo internacional que não operem no território cabo-verdiano e exercer a supervisão das mesmas, visando garantir o cumprimento das disposições legais e regulamentares que lhes sejam aplicáveis.

Artigo 173º

(Cumprimento dos Anexos Técnicos da Convenção de Chicago de 1944)

1. A autoridade aeronáutica deve, igualmente, garantir o cumprimento das normas e métodos recomendados nos Anexos Técnicos específicos da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 1944, em tudo o que estiver relacionado com o disposto no artigo anterior.

2. Para efeitos do disposto no número anterior, a autoridade aeronáutica deves emitir, emendar e publicar os Regulamentos Aeronáuticos de Cabo Verde, abreviadamente designados por CV-CAR, e todos aqueles que forem necessários para a adequada aplicação deste Código bem como suas sucessivas modificações.

Artigo 174º

(Obrigatoriedade de transporte gratuito de inspectores)

Os transportadores nacionais são obrigados a transportar gratuitamente nas suas aeronaves o pessoal da autoridade aeronáutica que deva deslocar-se em viagem de inspecção.

CAPÍTULO VII

Caducidade, Suspensão e Renovação das Licenças e Condições

Artigo 175º

(Causas)

1. As licenças atribuídas por prazo determinado caducam com o vencimento deste.
2. Havendo ou não prazo de vencimento, a autoridade aeronáutica pode, a todo o tempo e nos termos e condições estabelecidos em regulamento, declarar a caducidade das licenças ou concessões atribuídas para a exploração de actividades aeronáuticas comerciais, suspender-las ou revogá-las, se:
 - a) O explorador não cumprir as obrigações a que está sujeito;
 - b) O serviço não for iniciado no prazo fixado na licença ou no contrato de concessão;
 - c) O serviço for interrompido, parcial ou totalmente, sem causa justificativa;
 - d) A empresa for declarada em estado de falência, liquidação ou dissolução por decisão judicial ou, solicitado o seu concurso preventivo, não oferecer garantias adequadas para assegurar a prestação dos serviços;
 - e) A licença ou concessão tenha sido transmitida ou cedida com violação do disposto no artigo 127º;
 - f) Não tiver sido contratado o seguro para a cobertura dos riscos previstos no Título XIII e cumprido o disposto no número 2 do artigo 133º.
3. Os mecanismos de caducidade e rescisão das concessões de exploração serão fixados no respectivo contrato com observância do disposto no número anterior.

TÍTULO IX

Sistemas Informatizados de Reservas

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Artigo 176º

(Definições)

1. *Sistema informatizado de reservas*, é todo o sistema informatizado, através do qual se:

- a) Oferecem as informações sobre os horários, a disponibilidade de lugares ou da capacidade de carga, as tarifas e os serviços conexos com o transporte aéreo;
- b) Fazem as reservas para o uso de toda classe de serviços aéreos e conexos e a emissão dos respectivos documentos;
- c) Coloca todo ou parte dos serviços de transporte aéreo à disposição dos utentes ou subscritores.

2. Para efeitos do presente Código, entende-se por:

- a) *Produto de transporte aéreo*, qualquer serviço regular ou não regular de transporte aéreo de passageiros ou de carga, bem como todo o serviço secundário conexo e a prestação suplementar comercializada como parte integrante de um mesmo contrato;
- b) *Fornecedor do sistema*, toda a pessoa singular ou colectiva que possui, explora ou comercializa, no todo ou em parte, um sistema informatizado de reservas;
- c) *Transportador participante*, qualquer transportador aéreo que opta por distribuir os seus serviços através de um sistema informatizado de reservas, mediante um acordo com o fornecedor do mesmo;
- d) *Subscritor*, toda a pessoa singular ou colectiva, diferente do transportador aéreo, que utiliza um sistema informatizado de reservas, mediante um contrato com um fornecedor de sistemas, para a venda de produtos de transporte aéreo;
- e) *Terminal SIR*, qualquer instalação integrada por uma tela do tipo televisão, um teclado, uma impressora de bilhetes e demais equipamentos necessários, ligada ao sistema informatizado de reservas, mediante a qual se pode obter qualquer informação registada ou transmitida pelo esse sistema;
- f) *Utente*, toda a pessoa que utiliza o sistema informatizado de reservas para comprar um produto de transporte aéreo;
- g) *Apresentação neutra*, toda a apresentação na tela de informação comprovada e registada por um sistema informatizado de reservas, que não esteja distorcida

em relação à identidade dos transportadores participantes ou dos aeródromos correspondentes.

Artigo 177º

(Propriedade)

As pessoas singulares ou colectivas estrangeiras podem ser parcialmente proprietárias de sistemas informatizados de reservas instalados no país, até cinquenta por cento.

Artigo 178º

(Princípios de utilização e efeitos da sua violação)

1. A utilização dos sistemas informatizados de reservas no país é feita de forma imparcial, transparente e não discriminatória, por qualquer das partes neles envolvidas.
2. O não cumprimento do disposto no número anterior confere à parte lesada o direito de ser indemnizada.

Artigo 179º

(Liberdade de troca de informações)

É livre a troca, nacional ou internacional, de informações necessárias ao correcto funcionamento dos sistemas informatizados de reservas.

Artigo 180º

(Protecção de dados pessoais)

1. Qualquer das partes envolvidas no funcionamento dos sistemas informatizados de reservas deve proteger, nos termos da respectiva legislação, a natureza confidencial dos dados pessoais que através deles recebam.
2. A autoridade aeronáutica autorizará, excepcionalmente, que os fornecedores de sistemas que operem no país tomem as medidas de protecção necessárias, nos casos em que não se aplique o princípio da reciprocidade num outro Estado ou num sistema informatizado de reservas instalado no exterior, sem que isso implique a violação das disposições do presente Código.
3. O não cumprimento do disposto nos números anteriores confere à parte lesada o direito de ser indemnizada.

Artigo 181º

(Extensão do regime)

1. As disposições do presente Título aplicam-se a todas as terminais SIR ou outros meios de entrada nos sistemas informatizados de reservas estabelecidos no país, seja qual for a nacionalidade do fornecedor do sistema ou a localização geográfica da fonte de informação utilizada ou da unidade central de informação correspondente.
2. As mesmas disposições aplicam-se, igualmente, aos sistemas informatizados de reservas estabelecidos em Cabo Verde que ofereçam informação, venda e distribuição de produtos de transporte aéreo para o país e o exterior.

CAPÍTULO II

Obrigações do Fornecedor do sistema

Artigo 182°

(Obrigações gerais na introdução de dados e sua apresentação na tela)

A introdução de dados num sistema informatizado de reservas e a sua apresentação na respectiva tela deve ser efectuada de forma completa, clara, funcional, exacta e não discriminatória.

Artigo 183°

(Não discriminação e neutralidade)

Os horários, a disponibilidade de lugares e as tarifas dos transportadores aéreos, bem como a selecção e organização dos serviços de conexão e suas alternativas devem ser introduzidos nos sistemas informatizados de reservas e apresentados na respectiva tela, de forma não discriminatória e neutra e com base em critérios objectivos.

Artigo 184°

(Imparcialidade)

A organização dos serviços numa apresentação neutra da informação sobre os horários ou a disponibilidade de lugares deve ser efectuada de forma a que nenhum transportador possa obter vantagens indevidas, distorcendo os seus serviços.

Artigo 185°

(Não discriminação na prestação de serviços)

Os transportadores participantes e os subscritores de um sistema informatizado de reservas devem pagar ao respectivo fornecedor iguais direitos pelo mesmo nível de serviços prestados, não podendo este exigir daqueles qualquer direito discriminatório ou estruturar o referido sistema por forma a impedir indevidamente a participação de pequenos transportadores.

Artigo 186°

(Não exclusividade aos transportadores participantes)

O fornecedor do sistema não pode exigir a qualquer transportador participante a participação no seu sistema informatizado de reservas com carácter de exclusividade ou apenas para uma determinada proporção das suas actividades comerciais, nem lhe impor qualquer outra condição dessa participação distinta da exigida aos demais transportadores participantes.

Artigo 187°

(Não discriminação na oferta de serviços)

O fornecedor do sistema não deve praticar a discriminação entre os transportadores participantes, em relação aos serviços que oferece.

Artigo 188°

(Não manipulação indevida de informações dos transportadores participantes)

O fornecedor do sistema não deve manipular a informação fornecida pelos transportadores participantes por qualquer forma

que possa induzir informações inexactas ou discriminatórias aos subscritores.

Artigo 189°

(Igualdade e confidencialidade no fornecimento de informações)

1. O fornecedor do sistema deve proporcionar qualquer informação gerada por um sistema informatizado de reservas sobre uma determinada reserva a todos os transportadores envolvidos no serviço por esta abrangido, em condições de igualdade.

2. Porém, o fornecedor do sistema não deve fornecer a informação prevista no número anterior a terceiros, sem o consentimento escrito de transportadores em causa.

Artigo 190°

(Igualdade e não discriminação aos subscritores na oferta de serviços)

Os serviços oferecidos pelo fornecedor do sistema devem ser iguais e não discriminatórios para todos os subscritores, podendo estes aceder livremente a qualquer dos outros serviços de reservas por computador sem que aquele possa exigir-lhes qualquer exclusividade.

Artigo 191°

(Transparência na cobrança de preços)

O fornecedor do sistema não deve cobrar os preços dos serviços de transporte aéreo vendidos pelo seu sistema baseados, total ou parcialmente, na identidade dos transportadores.

Artigo 192°

(Liberdade de utilização de tecnologias aos subscritores)

O fornecedor do sistema não deve exigir aos subscritores a utilização de uma determinada terminal SIR, nem impedir-lhes de empregar suportes físicos ou lógicos de computadores que lhes permitam mudar de um sistema informatizado de reservas para outro, salvo quando sejam técnicas incompatíveis com as do referido fornecedor.

Artigo 193°

(Exactidão e não discriminação na introdução e apresentação de informações)

Quando um fornecedor do sistema decidir incluir no seu sistema informatizado de reservas informações relativas a horários, tarifas e demais dados de transportadores não participantes, deve garantir que essas informações sejam apresentadas de forma exacta e não discriminatória, sob pena de responder pelos prejuízos que causar, com dolo ou negligência.

Artigo 194°

(Intervenção da autoridade aeronáutica)

Se o fornecedor do sistema considerar que a informação fornecida, directa ou indirectamente, por um transportador participante é inexacta, solicitará a intervenção da autoridade aeronáutica, se a questão não puder ser resolvida entre ambos.

CAPÍTULO III

Obrigações dos Transportadores Participantes

Artigo 195º

(Exactidão de informações ao fornecedor do sistema)

1. Os transportadores participantes são responsáveis pela exactidão de informações que proporcionam ao fornecedor do sistema, para serem introduzidas no seu sistema informatizado de reservas.

2. Com as informações sobre os seus serviços de transporte aéreo, os transportadores participantes fornecerão os elementos necessários à identificação de mudanças regulares do tipo de aeronave, utilização do código internacional de individualização de um transportador aéreo por outro, número de escalas regulares na rota e transporte de superfície necessário, bem como de qualquer mudança do aeroporto solicitada.

Artigo 196º

(Não discriminação dos fornecedores dos sistemas no fornecimento de informações sobre horários e tarifas)

Os transportadores participantes cabo-verdianos, bem como os que operem no país, devem fornecer informações sobre os horários e as tarifas a todos os fornecedores dos sistemas utilizados por subscritores estabelecidos em Cabo Verde, sem qualquer discriminação.

Artigo 197º

(Não exclusividade aos subscritores nas vendas)

Os transportadores participantes não podem exigir aos subscritores a utilização de um determinado sistema informatizado de reservas para vender os seus produtos de transporte aéreo, nem condicioná-la a qualquer acordo comercial com os mesmos.

CAPÍTULO IV

Obrigações dos Subscritores

Artigo 198º

(Exactidão das informações introduzidas)

Os subscritores são responsáveis pela exactidão de qualquer informação que introduzam num sistema informatizado de reservas.

Artigo 199º

(Veracidade e não discriminação nas apresentações neutras)

Os subscritores devem, para cada transacção, utilizar ou proporcionar uma apresentação neutra, verdadeira e não discriminatória, excepto quando seja necessário servirem-se de uma apresentação distinta para satisfazerem a preferência manifestada pelo utente.

Artigo 200º

(Não manipulação indevida de informações)

Os subscritores são responsáveis perante os utentes pela manipulação de informações proporcionadas por um sistema informatizado de reservas, por forma a que estes recebam os dados incorrectos ou distorcidos ou a causar-lhes prejuízos.

CAPÍTULO V

Contratos Sir

Artigo 201º

(Definição)

Contrato SIR, é todo o acordo entre um fornecedor de um sistema informatizado de reservas e os transportadores aéreos participantes, subscritores ou utentes, que tem por objecto a informação e comercialização de produtos de transporte aéreo através do referido sistema.

Artigo 202º

(Prazo)

Os contratos que têm por objecto as actividades reguladas pelo presente Título são celebrados pelo prazo máximo de dois anos.

Artigo 203º

(Cláusulas nulas)

1. São nulas as cláusulas contratuais que estabeleçam condições de monopólio, anti-concorrências ou de exclusividade na utilização de um sistema informatizado de reservas.

2. São, também, nulas as cláusulas contratuais discriminatórias, de qualquer natureza, em relação à mesma classe ou ao mesmo nível dos serviços acordados noutros contratos análogos, sem prejuízo do direito à indemnização da parte lesada.

3. São, igualmente, nulas as cláusulas contratuais que obriguem o subscritor a vender um produto de transporte aéreo oferecido, directa ou indirectamente, pelo fornecedor do sistema.

Artigo 204º

(Transparência de preço)

O preço dos contratos SIR não depende, no todo ou em parte, da identidade dos transportadores aéreos, cujos produtos são vendidos pelo fornecedor do sistema.

Artigo 205º

(Obrigações do fornecedor do sistema)

São obrigações do fornecedor do sistema:

- a) Instalar e assegurar a manutenção das terminais SIR;
- b) Prestar os serviços acordados de forma contínua e transparente;
- c) Garantir o treinamento e a habilitação necessários do pessoal do subscritor para uma correcta utilização das terminais SIR.

Artigo 206º

(Obrigações do subscritor)

1. São obrigações do subscritor:

- a) Pagar o preço acordado com o fornecedor do sistema no âmbito do cumprimento das obrigações previstas no artigo anterior;

- b) Operar as terminais SIR de acordo com a forma indicada pelo fornecedor do sistema, sendo responsáveis pelo seu funcionamento e pela sua manipulação, perda ou deterioração;
- c) Utilizar com cuidado os equipamentos das terminais SIR instalados e comunicar ao fornecedor do sistema a ocorrência de qualquer dano ou perda dos mesmos;
- d) Restituir ao fornecedor do sistema os equipamentos das terminais SIR instalados no mesmo estado de conservação em que foram recebidos, salvo as deteriorações normais decorrentes do seu correcto uso, no termo da sua utilização ou com a extinção do contrato.

2. O subscritor é fiel depositário dos equipamentos das terminais SIR instalados pelo fornecedor do sistema.

3. O subscritor não pode exonerar-se da sua responsabilidade pelos factos ou actos praticados pelos seus dependentes.

Artigo 207º

(Obrigações dos fornecedores do sistema, dos transportadores participantes e dos subscritores em relação os utentes)

O fornecedor do sistema, os transportadores participantes ou os subscritores são responsáveis pelos prejuízos causados aos utentes, em virtude de qualquer facto culposo e que lhes seja imputável, decorrente da utilização de um sistema informatizado de reservas.

Artigo 208º

(Rescisão)

Os contratos referidos no artigo anterior podem ser rescindidos antes do termo do prazo fixado e sem cláusula penal, mediante aviso prévio efectuado com, pelo menos, três meses de antecedência.

TÍTULO X

Responsabilidade

CAPÍTULO I

Danos Causados a Passageiros, Bagagens e Mercadorias

Artigo 209º

(Danos por morte ou lesão corporal e psíquica de passageiros)

1. O transportador é responsável pelos danos causados por acidente ocorrido a bordo da aeronave ou durante qualquer das operações de embarque ou desembarque, de que tenha resultado a morte ou lesão corporal ou psíquica de passageiros.

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 210º

(Danos a bagagens e mercadorias)

1. O transportador é responsável pelos danos causados pela destruição, perda ou avaria accidental de bagagens e mercadorias registados ocorrida durante o transporte aéreo.

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 não compreende, porém, o transporte rodoviário, marítimo ou fluvial efectuado fora de um aeródromo, salvo se alguns desses transportes tenham sido realizados em execução de um contrato de transporte aéreo, com o fim de proceder à carga, entrega ou ao transbordo.

4. Nos casos previstos no número anterior, presume-se, até prova em contrário, que os danos foram causados durante o transporte aéreo.

5. O período de transporte aéreo não compreende, de igual modo, o período durante o qual as bagagens e mercadorias se encontram nos depósitos alfandegários, excepto quando estes sejam administrados pelo transportador.

Artigo 211º

(Danos causados pelo atraso)

No transporte aéreo de passageiros, bagagens e mercadorias, o transportador é responsável pelos danos causados pelo atraso.

Artigo 212º

(Danos em casos de substituição do transporte aéreo por outra forma de transporte)

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

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

Artigo 213º

(Cláusulas nulas)

1. É nula qualquer cláusula que vise limitar ou excluir a responsabilidade do transportador em casos de danos causados às pessoas.

2. Porém, a nulidade a que se refere o número anterior não determina a nulidade de todo o contrato.

3. É, também, nula qualquer cláusula do contrato de transporte de bagagens, mercadorias e bagagens de mão do passageiro que fixe montantes de responsabilidade do transportador inferiores aos estabelecidos no presente Código.

4. A nulidade a que se refere o número anterior, de igual modo, não determina a nulidade de todo o contrato.

Artigo 214º

(Montantes da indemnização)

1. No transporte aéreo de pessoas, o transportador pagará, a título de adiantamento, a soma equivalente a vinte e cinco por cento do valor total da indemnização devida, no prazo e forma determinados pelo respectivo regulamento.

2. No transporte aéreo de bagagens e mercadorias, a responsabilidade do transportador é fixada por mala ou volume de bagagem ou mercadoria e por quilo, salvo o disposto nos números 3 e 4 seguintes.

3. O expedidor ou o passageiro pode, no momento da expedição ou da entrega, declarar o valor das bagagens ou mercadorias, através de uma declaração especial dirigida ao transportador, mediante o pagamento eventual de uma quantia adicional.

4. No caso previsto no número anterior, havendo responsabilidade, o transportador é obrigado a pagar a quantia declarada, salvo se provar que o valor real das mercadorias ou bagagens é menor do que o seu valor declarado ou que este é superior ao interesse real do expedidor.

5. O montante da indemnização por quilo ou por cada mala ou volume de bagagem ou mercadoria, é fixada por Decreto-Regulamentar.

6. É, igualmente, fixado por Decreto-Regulamentar o montante de indemnização em relação às bagagens de mão do passageiro.

Artigo 215º

(Prazos de reclamação de avarias, perdas ou atrasos)

1. Nos casos de avaria ou perda parcial, o destinatário das bagagens e mercadorias deve dirigir a sua reclamação ao transportador, no prazo de cinco dias para as bagagens e dez dias para as mercadorias, a contar da data da respectiva recepção.

2. Nos casos de avaria ou perda total resultante do extravio ou da destruição, a reclamação deve, também, ser feita nos prazos previstos no número anterior, mas contados a partir da data em que o transportador comunique ao proprietário da bagagem, ao expedidor ou destinatário da mercadoria, a ocorrência da avaria ou perda total.

3. Em caso de atraso na entrega das bagagens e mercadorias, a reclamação deve, de igual modo, ser feita nos mesmos prazos previstos no número 1, contados das seguintes datas:

- a) *Em relação a bagagens transportadas na mesma aeronave que o passageiro*, a partir da data da chegada do passageiro ao aeródromo de destino;
- b) *Em relação a bagagens não acompanhadas do passageiro ou mercadorias*, a partir da data em que o transportador notifique ao proprietário ou destinatário delas da sua chegada.

4. Nos casos previstos no número anterior, a reclamação pode, ainda, ser feita de forma verídica, por menção consignada no documento de transporte ou por escrito, nos prazos estabelecidos no número 1.

Artigo 216º

(Efeitos jurídicos da recepção de bagagens e mercadorias)

A recepção de bagagens e mercadorias sem que haja reclamação por parte 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.

Artigo 217º

(Efeitos de reclamações fora de prazo)

A falta de reclamação nos prazos previstos no artigo 215º determina a caducidade de qualquer acção contra o transportador, excepto se houver fraude deste.

Artigo 218º

(Direitos do passageiro em casos de não realização, interrupção ou antecipação do voo)

1. Se o voo previsto não for realizado, o passageiro tem direito ao reembolso do preço da 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 da 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 o voo for iniciado antes da hora fixada e, por essa razão, o passageiro não pôde embarcar, ainda que estivesse à disposição do transportador no horário previsto, o mesmo tem, igualmente, direito, à sua escolha, à devolução do preço da 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 de um 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 219º

(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-se 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 embarcados 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 comunicações 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 220º

(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 ou parcial, do preço.

2. O transportador deve, contudo, reembolsar ao passageiro oitenta por cento do valor do bilhete de passagem, se a aeronave partir com todos os lugares ocupados.

Artigo 221º

(Âmbito de responsabilidade no transporte aéreo de pessoas)

No transporte de pessoas, a responsabilidade do transportador pelos danos comprovados pelo lesado ou seus herdeiros ou por terceiros com direito de a exigir é integral em relação a cada passageiro.

Artigo 222º

(Cumulação de responsabilidade)

O disposto nos artigos 218º e 219º aplica-se sem prejuízo da responsabilidade do transportador, nos termos do presente Código e seus regulamentos, pelas contra-ordenações ou crimes eventualmente cometidas.

Artigo 223º

(Exclusão ou atenuação de responsabilidade)

1. A responsabilidade do transportador aéreo pode ser excluída ou atenuada, se provar que os danos foram causados exclusivamente pela vítima ou que esta contribuiu para causá-los.

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 224º

(Exoneração de responsabilidade)

O transportador exonera-se da sua responsabilidade, se provar que tomou todas as medidas necessárias para evitar o dano ou que lhe foi impossível tomá-las.

Artigo 225º

(Facto indesculpável)

O transportador não pode invocar as disposições deste Capítulo para se exonerar da sua responsabilidade, quando o dano causado derivar de facto doloso ou negligente indesculpável dele ou de qualquer das pessoas que estejam na sua dependência, actuando no exercício das suas funções.

Artigo 226º

(Transporte sucessivo e combinado)

1. O transporte que tiver que se efectuar por via érea 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 ocorrido 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 do presente Código apenas se aplicam ao transporte aéreo.

6. As condições relativas ao transporte realizado pelos meios que não seja de transporte aéreo podem ser especialmente reguladas.

Artigo 227º

(Avaria comum)

1. É considerada avaria comum, a perda sofrida em virtude da cessação do contrato e de qualquer dano causado ou despesa extraordinária realizada pelo comandante de aeronave durante o voo, intencional e razoavelmente, para evitar os resultados de um perigo eminente ou diminuir as suas consequências para a segurança de aeronave, pessoas ou coisas.

2. A avaria comum é suportada pela aeronave, pelo frete e pelas bagagens e mercadorias registadas, em função do resultado útil obtido e na proporção do valor das coisas salvas.

Artigo 228º

(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 pelas disposições do presente Capítulo.

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.

3. A reclamação prevista nos números 1 e 2 do artigo 215º pode ser dirigida a qualquer dos transportadores.

CAPÍTULO II**Danos causados no Transporte Gratuito de Pessoas**

Artigo 229º

(Responsabilidade do transportador)

É aplicável ao transporte aéreo gratuito de pessoas o regime de responsabilidade do transportador previsto no Capítulo I do presente Título.

Artigo 230º

(Responsabilidade do explorador de aeronave)

Se o transporte gratuito de pessoas não for realizado no âmbito de um serviço de transporte aéreo, a responsabilidade do explorador de aeronave é, de igual modo, a prevista no Capítulo I do presente Título.

CAPÍTULO III**Danos Causados a Terceiros à Superfície**

Artigo 231º

(Causas de responsabilidade)

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 no presente Capítulo.

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

3. Para efeitos do disposto no número 1, a anormalidade do barulho da aeronave é determinada de acordo com as normas e métodos recomendados e previstos no Anexo 16 da Convenção de Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 1944.

Artigo 232º

(Titular da responsabilidade)

1. A responsabilidade prevista no artigo anterior compete ao explorador de aeronave.

2. Porém, aquele que, sem ter a disposição da aeronave, usa-a sem o consentimento do respectivo explorador, responde pelos danos causados.

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

Artigo 233º

(Âmbito de responsabilidade)

1. O explorador de aeronave é responsável integralmente pelos danos causados a terceiros em terra.

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

3. O explorador 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, independentemente da quantia que eventualmente tenha pago.

Artigo 234º

(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 número 1 do artigo 231º.

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

CAPÍTULO IV**Abalroamento Aéreo****SECÇÃO I****Disposições gerais**

Artigo 235º

(Conceitos)

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) Se encontram em funcionamento quaisquer dos seus serviços ou equipamentos, tendo a tripulação, bagagens ou cargas a bordo;
- b) Se desloque pela superfície com o auxílio da sua própria força motriz;
- c) Se encontra em voo.

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

Artigo 236º

(Danos resultantes do abalroamento aéreo)

Consideram-se como resultantes do abalroamento aéreo, os danos causados:

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

SECÇÃO II

Danos Causados a Aeronaves, Pessoas e Bens a Bordo

Artigo 237º

(Responsabilidade)

1. Os danos causados a aeronaves ou a pessoas e bens a bordo delas em virtude de um abalroamento aéreo são da responsabilidade do explorador da aeronave culpada no abalroamento.

2. Se no abalroamento aéreo houver concorrência de culpa de mais de uma aeronave, a responsabilidade pelos danos causados às mesmas ou a pessoas e bens a bordo é repartida entre cada um dos respectivos exploradores, proporcionalmente à gravidade da respectiva culpa e, não sendo possível determinar a proporcionalidade desta, em partes iguais.

3. Nos casos de concorrência de culpa, a responsabilidade dos exploradores 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.

Artigo 238º

(Extensão e limites de responsabilidade)

1. A responsabilidade do explorador pelos danos causados a uma ou mais aeronaves não deve exceder o respectivo valor real no momento do abalroamento aéreo ou interferência, incluindo os seus equipamentos e acessórios, ou o valor do custo da sua reparação ou substituição, tomando como limite o menor montante.

2. A responsabilidade do explorador de aeronave abrange os danos derivados da não utilização da aeronave, até ao limite de dez por cento do seu valor real.

Artigo 239º

(Exoneração de responsabilidade)

1. O explorador 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 ou que lhes foi impossível tomá-las.

2. Porém, o explorador 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.

SECÇÃO III

Danos Causados a Terceiros a Superfície

Artigo 240º

(Responsabilidade)

1. Os exploradores 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 no Capítulo III do presente Título.

2. Se o abalroamento aéreo for devida a caso fortuito ou força maior, o explorador de cada aeronave responde pelos danos causados, nas condições previstas no presente Capítulo.

Artigo 241º

(Direito de regresso)

1. Nos casos previstos no número 2 do artigo anterior, o explorador de 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 explorador da aeronave não culpada tem o direito de regresso contra o explorador 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 explorador 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 explorador de aeronave demandado para reparação dos danos causados pelo abalroamento aéreo deve comunicar o facto ao explorador de 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 explorador de 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.

CAPÍTULO V

Explorador de Aeródromo

Artigo 242º

(Causa de responsabilidade)

1. O explorador de um aeródromo público é responsável perante os proprietários e exploradores 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) Defeitos ou mau estado do aeródromo ou das suas pistas e instalações, quando as referidas aeronaves forem utilizadas em actividades especificamente aeronáuticas;
- c) Falta de cumprimento ou cumprimento parcial, defeituoso ou tardio das suas tarefas ou por parte dos seus dependentes.

2. O explorador de um aeródromo privado é responsável perante os proprietários e exploradores de aeronaves nos termos previstos nas alíneas b) e c) do número anterior apenas quando tiver autorizado a respectiva operação aérea.

Artigo 243º

(Interpretação dos contratos de adesão)

Os contratos de adesão celebrados entre o explorador do aeródromo e os proprietários e exploradores de aeronaves são interpretados, em caso de dúvida, contra a parte que redigiu o respectivo texto.

CAPÍTULO VI

Orgão de Controle de Trânsito Aéreo

Artigo 244º

(Responsabilidade)

1. Os órgãos de controle de trânsito aéreo são responsáveis, nos termos estabelecidos no presente Capítulo, pelos danos causados, por culpa do seu pessoal, às aeronaves, pessoas, coisas e cargas postais por elas transportadas, bem como a terceiros em terra.

2. A responsabilidade dos órgãos de controle de trânsito aéreo começa no momento em que tomou ou devia tomar a aeronave sob a sua protecção ou o seu controle e cessa quando transfere tal protecção ou controle a um outro órgão de controle de trânsito aéreo ou quando forem concluídas as operações para as quais foi solicitada a sua intervenção.

3. A responsabilidade dos órgãos de controle de trânsito aéreo pelos danos que lhes compete indemnizar é integral e abrangente:

- 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 exploradores ou transportadores, tratando-se de danos causados às aeronaves.

4. Nos casos de danos causados a terceiros em terra, a responsabilidade dos órgãos de controle de trânsito aéreo é a prevista no Capítulo III do presente Título.

5. 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 controle de trânsito aéreo ou destes e dos transportadores de aeronaves.

Artigo 245º

(Presunção e prova da culpa)

1. Presume-se que há culpa do órgão de controle de trânsito aéreo, quando a vítima ou o transportador ou os transportadores lesados provarem que os danos resultaram da falha 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.

2. Presume-se, de igual modo, que há culpa do órgão de controle de trânsito aéreo, quando este, por razões de defesa nacional ou outras, não tenha fornecido os arquivos ou registos donde constem as mensagens trocadas entre o seu pessoal e os comandantes das aeronaves ou órgãos de controle de trânsito aéreo e demais organismos.

3. Os arquivos e documentos relativos à protecção e ordenamento do voo, donde constem as mensagens trocadas entre as partes, devem ser conservados pelo prazo de dez anos, período durante o qual os lesados ou seus herdeiros podem requerê-los, por escrito, ao órgão de controle de trânsito aéreo, sob pena de caducidade.

4. Compete ao autor, a alegação e prova da culpa do órgão de controle de trânsito aéreo, bem como da relação entre esta e o dano sofrido, sem prejuízo do disposto nos números 1 e 2.

Artigo 246º

(Exclusão de responsabilidade)

A responsabilidade dos órgãos de controle de trânsito aéreo é excluída, se os danos causados forem devidos 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 247º

(Legitimidade activa e passiva)

O lesado pode instaurar acção judicial directamente contra o órgão de controle de trânsito aéreo que entender ser responsável pelos danos sofridos ou, se for o caso, contra o explorador ou transportador.

CAPÍTULO VII

Construtor de Aeronaves

Artigo 248º

(Responsabilidade)

1. O construtor ou fabricante de uma aeronave é responsável perante o seu adquirente pelos danos que este venha a sofrer, em virtude de falhas na sua fabricação e, em geral, de qualquer falta de cumprimento ou cumprimento parcial, defeituoso ou tardio das suas obrigações assumidas contratualmente.

2. Para efeitos do disposto no número anterior, consideram-se falhas de fabricação de uma aeronave, as resultantes:

a) De defeitos, seja qual for a sua natureza, de projectos, modelos ou desenhos utilizados e de materiais empregados na sua construção, quer sejam produzidos pelo construtor ou adquiridos a terceiros;

b) Da execução defeituosa das tarefas por qualquer pessoa dependente do construtor, por não ter utilizado ou utilizado de forma indevida ou errónea as regras da arte.

3. O construtor ou fabricante de uma aeronave deve garantir ao seu adquirente o resultado da sua fabricação, por um período não inferior a 24 meses, quando se trate de aeronaves com o peso máximo até 5.700 quilos de descolagem autorizado pelo Certificado Tipo, e não inferior a 36 meses, tratando-se de aeronaves que ultrapassem essa tonelagem.

4. Os prazos previstos nos artigos anteriores começam a contar a partir da data da recepção definitiva da aeronave e uma vez certificadas as suas condições de aeronavegabilidade pela autoridade aeronáutica.

5. O construtor ou fabricante de aeronave é, também, responsável pelos danos causados a qualquer pessoa, em virtude de falhas na sua construção ou fabricação ocorridas durante os prazos fixados no número 3, consoante o tipo de aeronave de que se trate.

6. Consideram-se, igualmente, abrangidas pela responsabilidade do construtor ou fabricante de aeronave as indemnizações que o seu adquirente deva pagar a terceiros lesados, em virtude de falhas de fabricação.

Artigo 249º

(Modificações posteriores)

1. O construtor ou fabricante de aeronave deve comunicar ao respectivo explorador todas modificações posteriores à recepção definitiva que melhorem a segurança do voo, bem como as que afectem a sua aeronavegabilidade, independentemente do vencimento dos prazos previstos no número 3 do artigo anterior.

2. A execução das modificações posteriores à recepção definitiva de aeronave que melhorem a segurança do voo, bem como as que afectem a sua aeronavegabilidade, impostas ou recomendadas pelo construtor ou fabricante, são da responsabilidade do seu explorador.

Artigo 250º

(Exclusão de responsabilidade)

A responsabilidade do construtor ou fabricante de aeronave é excluída, quando os danos causados forem devidos ao não cumprimento ou cumprimento parcial, defeituoso ou tardio das modificações posteriores previstas no artigo anterior.

Artigo 251º

(Interpretação dos contratos de adesão)

Os contratos de adesão celebrados entre o construtor ou fabricante e o adquirente da aeronave, são interpretados, em caso de dúvida, a favor deste último.

CAPÍTULO VIII

Trabalho Aéreo

Artigo 252º

(Responsabilidade)

1. O explorador do serviço de trabalho aéreo é responsável pelos danos causados:

a) Ao seu comitente em consequência do incumprimento ou cumprimento parcial, defeituoso ou tardio das suas obrigações contratuais;

b) A terceiros em terra, em consequência ou por causa do trabalho realizado;

c) Ao seu co-contratante em consequência de incumprimento ou cumprimento parcial, defeituoso ou tardio das suas obrigações contratuais.

2. A responsabilidade do explorador do serviço de trabalho aéreo pelos danos causados ao seu co-contratante e a terceiros em terra é integral

Artigo 253º

(Interpretação dos contratos de adesão)

Os contratos de trabalho aéreo celebrados por adesão são interpretados, em caso de dúvida, contra a parte que redigiu os respectivos textos.

Artigo 254º

(Aplicação de outras normas ao contrato de trabalho aéreo)

São aplicáveis ao contrato de trabalho aéreo, com as necessárias adaptações, as disposições dos artigos 211º, 213º, n.ºs 1 e 2, 223º, n.ºs 1 e 2, 225º, 231º, n.º 1, 232º, n.º 1 e 234º, n.º 2.

TÍTULO XI

Busca e Salvamento

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 255º

(Natureza)

A busca e salvamento de aeronaves perdidas, acidentadas ou em perigo são consideradas actividades de interesse público.

Artigo 256º

(Competência)

Compete à autoridade aeronáutica organizar e dirigir as acções que conduzam à localização de aeronaves e ao socorro dos tripulantes e passageiros, de conformidade com o disposto no Anexo 12 da Convenção Sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 1944.

Artigo 257º

(Regime aplicável em casos de participação de meios rodoviários ou marítimos)

As disposições do presente Título são, também, aplicáveis aos casos de busca e salvamento de aeronaves realizados pelos meios rodoviários ou marítimos.

CAPÍTULO II

Direitos e Obrigações de Exploradores de Aeronaves

Artigo 258º

(Obrigações)

Os exploradores de aeronaves são obrigados, na medida das suas possibilidades, a prestar a ajuda que lhes for solicitada pela autoridade aeronáutica ou outra autoridade competente na busca de aeronaves, incluindo as públicas.

Artigo 259º

(Direito à indemnização)

1. Os exploradores de aeronaves que tenham prestado assistência a outra aeronave, colaborado na sua busca ou salvo alguma pessoa têm direito à indemnização pelas despesas e danos emergentes da operação.

2. As indemnizações a que se refere o número anterior são da responsabilidade do explorador da aeronave socorrida, não podendo, contudo, exceder, no seu conjunto, o valor da aeronave antes da ocorrência do facto que motivou a busca e salvamento.

3. Nos casos de busca de aeronaves públicas, o pagamento das indemnizações devidas pelas despesas e danos emergentes da operação é da responsabilidade do explorador da aeronave socorrida, até ao limite estabelecido no número anterior.

Artigo 260º

(Direito à remuneração)

1. Os exploradores de aeronaves que apenas tenham salvo bens têm direito a uma remuneração que, em caso algum, poderá ser superior ao respectivo valor.

2. A remuneração prevista no número anterior é da responsabilidade dos proprietários dos bens salvos, na proporção do respectivo valor.

3. Porém, os exploradores de aeronaves podem reclamar a remuneração a que têm direito directamente ao explorador da aeronave socorrida ou a cada um dos proprietários dos bens salvos.

4. A remuneração a que se refere este artigo é fixada e paga, tendo em consideração, não só, os riscos incorridos, as despesas realizadas e as avarias sofridas pelo salvador, como também, as dificuldades do salvamento, o perigo incorrido pelos socorridos e o valor dos bens salvos.

5. Se forem salvos simultaneamente pessoas e bens, os exploradores de aeronaves que tiverem salvo as pessoas têm direito a uma parte equitativa da remuneração fixada àqueles que tiverem salvo os bens, sem prejuízo da indemnização que lhes for devida.

Artigo 261º

(Indemnização e remuneração em caso de aeronaves pertencentes ao mesmo explorador)

A indemnização e remuneração pela busca e salvamento são devidas ainda que se tratam de aeronaves pertencentes ao mesmo explorador.

CAPÍTULO III

Direitos e Obrigações de Comandantes de Aeronaves

Artigo 262º

(Obrigações)

1. Os comandantes de aeronaves são obrigados a prestar os seguintes socorros:

- a) Assistência a outras aeronaves que se encontrarem em situação de perigo;
- b) Salvamento de pessoas que se encontrarem a bordo de aeronaves em perigo.

2. As obrigações previstas no número anterior aplicam-se também às aeronaves públicas.

Artigo 263º

(Isenção de obrigações)

O comandante de aeronave está isento de prestar socorros, quando:

- a) Lhe for comunicado que o mesmo vai ser ou é prestado por uma outra aeronave ou pessoa em melhores condições;
- b) A sua prestação implicar riscos para as pessoas a bordo;
- c) Não houver possibilidade de o prestar de forma útil.

Artigo 264º

(Direito à remuneração)

1. Nos casos previstos no artigo anterior, a prestação de socorro só dá direito à retribuição se o comandante salvou ou contribuiu para salvar alguma pessoa.

2. Quando as obrigações previstas no número 1 do artigo 262º forem cumpridas em relação a aeronaves públicas é aplicável o disposto no número 3 do artigo 259º.

TÍTULO XII

Investigação de Acidentes de Aviação

Artigo 265º

(Competência)

Qualquer acidente de aviação é investigado pela autoridade aeronáutica, de conformidade com as normas e os processos estabelecidos para o efeito, a fim de determinar as suas causas e adoptar as medidas que visam evitar a sua repetição.

Artigo 266º

(Obrigações de informar)

1. Qualquer pessoa que tomar conhecimento da ocorrência de qualquer acidente de aviação ou existência de restos ou despojos de aeronaves deve comunicá-la à autoridade mais próxima, pelo meio mais rápido e no tempo mínimo que as circunstâncias o permitirem.

2. A autoridade que tiver conhecimento de qualquer dos factos previstos no número anterior ou que neles tiver intervenção deve, de igual modo, comunicá-lo de imediato à autoridade aeronáutica mais próxima do lugar, adoptando, no entanto, as providências necessárias a uma adequada vigilância nos termos do artigo seguinte até à chegada desta.

Artigo 267º

(Obrigação de vigilância)

A autoridade responsável pela vigilância deve evitar a aproximação ou intervenção de pessoas não autorizadas no local do acidente ou da existência de restos ou despojos de uma aeronave acidentada.

Artigo 268º

(Obrigação de prestar declarações)

Qualquer pessoa é obrigada a prestar declarações perante a autoridade aeronáutica em tudo quanto esteja relacionado com a investigação de acidentes de aviação.

Artigo 269º

(Obrigações de relatar e sujeição a exame)

As autoridades, pessoas e instituições têm a obrigação de elaborar os relatórios que lhes forem solicitados pela autoridade aeronáutica, bem como de permitir a esta o exame da documentação e dos antecedentes necessários à direcção da investigação de acidentes de aviação.

Artigo 270º

(Obrigação de sujeição à investigação técnica)

1. As aeronaves estrangeiras, públicas e privadas, que tenham sofrido acidentes no território nacional ou nas suas águas jurisdicionais ficam sujeitas à investigação técnica prevista nos tratados e acordos internacionais.

2. As aeronaves cabo-verdianas, públicas e privadas, que sofram acidentes no território estrangeiro ou nas suas águas jurisdicionais estão, de igual modo, sujeitas à investigação técnica prevista nos tratados e acordos internacionais.

Artigo 271º

(Remoção e liberação da aeronave e objectos)

A remoção ou liberação da aeronave, dos elementos afectados e dos objectos que possam ter concorrido para provocar o acidente só pode ser feita ou ordenada com o consentimento da autoridade aeronáutica.

Artigo 272º

(Acções judiciais e intervenções policiais)

1. A intervenção da autoridade aeronáutica não impede a acção judiciária, nem a intervenção policial, nos termos da legislação de processo penal, quando os acidentes de aviação estejam relacionados com factos ilícitos.

2. Nos acidentes de aviação ou nas operações de busca e salvamento as autoridades judiciárias e policiais competentes podem sempre intervir, nas condições previstas no número seguinte, sempre que não seja manifesto que o acidente não esteja relacionado com factos ilícitos.

3. A intervenção das autoridades judiciária ou policial deve ser previamente concertada com a autoridade aeronáutica.

TÍTULO XIII

Seguros

Artigo 273º

(Seguro obrigatório de pessoal de bordo)

O explorador de aeronave é obrigado a segurar o seu pessoal, habitual ou ocasionalmente com funções a bordo, contra os acidentes ocorridos em missão de serviço.

Artigo 274º

(Seguro obrigatório de responsabilidade por danos)

O explorador de aeronave é obrigado a constituir um seguro pelos danos previstos no Título X do presente Código.

Artigo 275º

(Seguros dos exploradores nacionais)

Tratando-se de exploradores nacionais, os seguros por acidentes de pessoal contratado em Cabo Verde ou por danos causados aos passageiros, às bagagens e mercadorias transportadas ou a terceiros e seus bens por motivo de voo das suas aeronaves devem ser contratados com seguradores que reúnem os requisitos exigidos pela respectiva legislação.

Artigo 276º

(Seguros de aeronaves estrangeiras)

Nenhuma aeronave estrangeira será autorizada a circular no espaço aéreo cabo-verdiano, sem que demostre possuir contrato de seguro contra todos os danos susceptíveis de causar às pessoas ou coisas transportadas ou a terceiros em terra.

Artigo 277º

(Seguros regulados por tratados ou acordos internacionais)

Nos casos em que a responsabilidade do explorador de aeronave é regulada por tratados e acordos internacionais, o seguro deve cobrir os limites de responsabilidade neles previstos.

Artigo 278º

(Cláusulas nulas)

É nula qualquer cláusula que exclua dos contratos de seguros de vida ou de incapacidade por acidentes ocorridos no país o risco resultante dos voos em serviços regulares e não regulares de transporte aéreo.

Artigo 279º

(Âmbito temporal dos seguros obrigatórios)

Os seguros obrigatórios, cujos prazos de validade tenham se expirado após o início dos voos, consideram-se prorrogados até ao termo destes.

Artigo 280º

(Responsabilidade do segurador)

Nos seguros obrigatórios previstos no presente Código, o segurador responde perante os lesados, ainda que os danos tenham sido causados por dolo ou culpa grave do transportador ou explorador, sem prejuízo da acção de regresso.

Artigo 281º

(Responsabilidade do Estado Cabo-Verdiano)

O Estado Cabo-Verdiano deve, para todos os efeitos previstos no presente Código, contratar as apólices de seguros de quaisquer aeronaves públicas da sua propriedade ou como tais registadas perante a autoridade aeronáutica, bem como de qualquer tipo de risco que possa ser-lhe imputável como consequência das actividades aeronáuticas reguladas no presente diploma que desenvolva.

TÍTULO XIV

Outras Actividades Aeronáuticas

CAPÍTULO I

Aero-Clube

Artigo 282º

(Conceito de aero-clube)

Entende-se por aero-clube, qualquer associação civil, dotada de personalidade jurídica, criada fundamentalmente para a prática do voo mecânico pelos seus associados com fins desportivos e de instrução, e que não se propõe a obtenção do lucro.

Artigo 283º

(Actividades aéreas)

1. A autoridade aeronáutica pode autorizar aos aero-clubes a realizar, em qualquer parte do país onde a necessidade pública o exigir, as seguintes actividades aéreas próprias do trabalho aéreo:

- a) Serviços complementares e turísticos;
- b) Actividades científicas;
- c) Actividades privadas;
- d) Outras actividades inerentes à sua natureza e objectivos.

2. A autoridade aeronáutica regulamentará a forma e as circunstâncias em que serão concedidas as licenças para o exercício das actividades aéreas referidas no número anterior, bem como o regime de fiscalização necessária ao cumprimento dos requisitos previstos no artigo seguinte.

Artigo 284º

(Condições de licenciamento de actividades)

As actividades aéreas descritas no número 1 do artigo anterior apenas serão licenciadas pela autoridade aeronáutica, verificando cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) Não forem susceptíveis de afectar os interesses dos exploradores de serviços aéreos;
- b) O património afecto à sua exploração for destinado exclusivamente ao desenvolvimento da actividade aérea específica do aero-clube, visando a sua auto-suficiência económica;
- c) Forem contratados os seguros obrigatórios previstos no Título XIII do presente Código.

CAPÍTULO II

Outras Actividades

Artigo 285º

(Condições de habilitação)

A autoridade aeronáutica regulamentará as condições a que deve obedecer a habilitação para o exercício das seguintes actividades aeronáuticas:

- a) Actividades privadas não comerciais;
- b) Estabelecimento de centros de formação e divertimento do pessoal aeronáutico;
- c) Estabelecimento de oficinas de manutenção de aeronaves e estações reparadoras.

TÍTULO XV

Fiscalização

Artigo 286º

(Competência)

A fiscalização do espaço aéreo, dos aeródromos e demais lugares aeronáuticos no território cabo-verdiano e nas suas águas jurisdicionais é exercida pela autoridade aeronáutica.

Artigo 287º

(Dever de actuar)

Sempre que for comprovada uma infracção ao presente Código ou aos seus regulamentos ou uma aeronave tenha causado um dano, a autoridade aeronáutica lavrará auto, do qual deve constar um relato pormenorizado dos factos, autores, lesados e demais elementos de apreciação, remetendo o processo à autoridade judicial ou administrativa competente.

Artigo 288º

(Obrigação de comunicação à autoridade aeronáutica)

A autoridade judiciária ou policial que intervenha em qualquer acção ou investigação que tenha por objecto ou esteja relacionada com uma aeronave ou uma operação aérea, deve comunicar imediatamente o facto à autoridade aeronáutica.

Artigo 289º

(Providências em casos de detenção ou prisão)

1. Quando houver detenção ou prisão de membros da tripulação de uma aeronave que estiver a prestar serviços de transporte aéreo, a autoridade que ordenar a medida deve tomar imediatamente as providências necessárias para possibilitar a continuação do voo.

2. Se durante o voo for cometido uma infracção a que, nos termos de tratados ou acordos internacionais ou da lei, caiba prisão preventiva, o comandante da aeronave deve tomar as medidas necessárias para prender a pessoa do infractor, a qual será apresentada à autoridade competente do lugar da primeira aterragem, lavrando-se auto com as formalidades estabelecidas no artigo 287º.

Artigo 290º

(Apreensão de substâncias ou coisas perigosas)

1. A autoridade policial, judicial ou outra competente deve apreender as substâncias ou coisas perigosas referidas no artigo 15º que se encontrarem a bordo de aeronaves, sem autorização especialmente exigida.

2. Se a apreensão for confirmada, as substâncias ou coisas referidas no número anterior são entregues, mediante requerimento, à autoridade aeronáutica, salvo disposição legal ou decisão judicial em contrário.

Artigo 291º

(Auxílio da força pública)

A autoridade aeronáutica pode, no exercício dos poderes conferidos por este Código, requisitar o auxílio da força pública, sendo esta obrigada a prestá-lo, para obter a comparência dos presumíveis infractores ou a imobilização das aeronaves que possam pôr em perigo a segurança pública ou das pessoas ou bens.

Artigo 292º

(Entrega e guarda de aeronave)

Em qualquer acção em que se deva proceder a entrega, a guarda ou o depósito de uma aeronave, os mesmos devem ser feitos à autoridade aeronáutica, officiosamente ou a seu pedido, sem prejuízo dos direitos legítimos de terceiros.

TÍTULO XVI

Contra-Ordenações e Crimes

CAPÍTULO I

Contra-Ordenações

Artigo 293º

(Regime aplicável)

1. A violação das disposições do presente Código e dos seus regulamentos que não seja caracterizada por lei como crime

constitui contra-ordenação, punível com coima e sanções acessórias nos termos e condições previstos em legislação própria e, em tudo que nesta não estiver especialmente regulado, pela lei geral.

2. Na aplicação da lei geral a que se refere o número anterior, deve se ter sempre em conta o disposto no artigo 8º do presente Código.

Artigo 294º

(Sanções)

1. Às contra-ordenações previstas no artigo anterior podem ser aplicadas coimas de 10.000\$00 a 10.000.000\$00.

2. Simultaneamente com as coimas, podem, ainda, ser aplicadas as seguintes sanções acessórias, sem prejuízo de outras previstas na lei geral:

- a) *Suspensão de trinta dias até seis meses*, de licenças ou concessões atribuídas para a exploração de serviços aéreo-comerciais;
- b) *Inabilitação temporária de trinta dias até quatro anos*, do exercício das funções conferidas pelos certificados de idoneidade aeronáutica;
- c) *Inabilitação definitiva*, do exercício das funções conferidas pelos certificados de idoneidade aeronáutica;
- d) *Revogação de licenças ou concessões* atribuídas para a exploração de serviços aéreo-comerciais;
- e) *Caducidade de licenças ou concessões* atribuídas para a exploração de serviços aéreo-comerciais;

3. As sanções previstas no número anterior são aplicáveis, tendo sempre em conta a gravidade da contra-ordenação cometida, o grau de culpa, a situação económica e a qualidade do agente, bem como a circunstância de ter havido ou não conduta reiterada.

4. Sem prejuízo de outros casos permitidos pela lei e tendo sempre em conta as circunstâncias previstas no número anterior, pode, também, ser aplicada, no mesmo processo, a sanção acessória de inabilitação temporária ou definitiva do exercício da função em que a contra-ordenação foi cometida, quando o infractor não pagar a coima no prazo que lhe for fixado, sendo titular do certificado de idoneidade aeronáutica.

5. A sanção acessória de inabilitação definitiva do exercício de funções conferidas pelos certificados de idoneidade aeronáutica pode, também, ser aplicada, sem prejuízo de outros casos permitidos pela lei e tendo sempre em conta as circunstâncias previstas no número 3, quando:

- a) Se torna evidente a inadaptação do infractor ao meio aeronáutico;
- b) O infractor tenha cometido qualquer dos factos previstos nas alíneas do artigo 312º;
- c) O infractor for membro da tripulação.

Artigo 295º

(Competência)

Compete à autoridade aeronáutica instaurar os processos por contra-ordenações que violem o disposto no presente Código e seus regulamentos, delas conhecer e aplicar as sanções correspondentes, sem prejuízo da competência dos tribunais prevista na lei.

Artigo 296º

(Processo)

1. O processo aplicável às contra-ordenações aeronáuticas é estabelecido em regulamento aprovado por diploma especial e, subsidiariamente, o previsto na lei geral, com as restrições previstas nas alíneas seguintes.

- a) Nos casos de concurso de crime e contra-ordenação, a autoridade aeronáutica mantém a competência prevista no artigo anterior, devendo, no entanto, extrair cópia de todo o processo que enviará ao Ministério Público no prazo máximo de vinte e quatro horas;
- b) No caso previsto na alínea anterior, o Ministério Público não deduzirá acusação por contra-ordenação.

2. O processo por contra-ordenações aeronáuticas tem natureza sumária e urgente, devendo a sua tramitação revestir carácter de celeridade.

CAPÍTULO II

Crimes

Artigo 297º

(ApoDERAMENTO ilícito de aeronaves)

1. Quem perturbar o comando de uma aeronave em voo, se apoderar dela ou exercer o seu comando, será punido com pena de prisão de cinco a doze anos.

2. Na mesma pena incorrerá quem praticar os factos previstos no número anterior enquanto a aeronave estiver a realizar as operações imediatamente anteriores ou posteriores ao voo.

3. Se o agente for elemento da tripulação, a pena de prisão aplicável será de sete a doze anos.

4. Se dos factos previstos neste artigo resultar acidente, lesão ou morte, a pena de prisão aplicável será de dezasseis a vinte e cinco anos.

Artigo 298º

(Atentado contra aeronaves em voo e a sua segurança)

1. Quem atentar contra a integridade de aeronaves em voo ou enquanto se realizam as operações imediatamente anteriores ou posteriores ao voo, será punido com pena de prisão de dois a oito anos.

2. Na pena prevista no número anterior, incorrerá quem puser em perigo a segurança de aeronaves:

- a) Pela supressão ou falsidade de sinais;
- b) Por comunicação indevida;
- c) Por omissão da comunicação devida;
- d) Por interferência nas comunicações aeronáuticas.

3. Se o agente for elemento da tripulação, a pena de prisão aplicável será de quatro a oito anos.

4. Se em consequência dos factos previstos neste artigo resultar acidente ou lesão, a pena de prisão aplicável será de seis a doze anos e, se resultar a morte, de dezasseis a vinte e cinco anos.

Artigo 299º

(Atentado contra a segurança de aeronaves interceptadas em voo)

1. Quem praticar qualquer facto adequado a colocar em perigo a segurança dos ocupantes de aeronaves em voo, quando interceptadas, será punido com pena de prisão de um a cinco anos.

2. Se, em consequência dos factos previstos no número anterior, resultar acidente ou morte de alguma pessoa, a pena de prisão aplicável será de dez a dezasseis anos.

Artigo 300º

(Atentado contra a segurança da aviação civil)

1. Será punido com pena de prisão de um a cinco anos, aquele que cometer qualquer:

- a) Acto de violência contra uma pessoa num aeródromo;
- b) Acto que causar graves danos nas instalações de um aeródromo ou colocar em perigo a sua segurança ou a da circulação aérea;
- c) Acto destinado a interromper ou atrapalhar a circulação aérea ou os serviços de trânsito aéreo.

2. Se, em consequência dos factos previstos no número anterior, resultar acidente ou lesão, a pena de prisão aplicável será de dois a oito anos e, se resultar a morte, de quatro a doze anos.

3. Se o acidente for causado por imprudência ou negligência, a pena de prisão aplicável será de seis meses a dois anos.

4. Se, nos casos previstos no número anterior, resultar lesão ou morte, a pena de prisão aplicável será de três anos.

Artigo 301º

(Condução de aeronaves em voos não autorizados ou sob influência de bebidas ou drogas)

1. Quem conduzir ou fizer conduzir aeronaves em voo, não estando em condições de o fazer em segurança, nomeadamente

por estar sob influência de drogas tóxicas, bebidas alcoólicas, estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, ou violando grosseiramente as regras de condução, criando, por esse facto, perigo efectivo para a vida ou para a integridade física de outrem ou para bens patrimoniais alheios de elevado valor, será punido com pena de prisão de um a quatro anos.

2. Se, em consequência dos factos previstos no número anterior, resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável será de dois a seis anos e, se resultar lesão ou morte, de quatro a oito anos.

Artigo 302º

(Condução e utilização ilícitas de aeronaves)

1. Será punido com pena de prisão de um a quatro anos, quem:

- a) Conduzir ou fizer conduzir aeronaves sem o certificado de idoneidade aeronáutica ou de aeronavegabilidade ou encontrando-se os mesmos fora dos respectivos prazos de validade;
- b) Conduzir ou fazer conduzir aeronaves inabilitadas, por não reunirem os requisitos mínimos de segurança e funcionamento que as habilitem a realizar voos;
- c) Conduzir ou fazer conduzir aeronaves, sabendo da eliminação ou adulteração indevidas das suas marcas de nacionalidade ou de matrícula;
- d) Utilizar aeronaves para qualquer propósito incompatível com os fins da Convenção Sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 1944.

2. Se, como consequência de qualquer dos factos previstos no número anterior, resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável será de dois a seis anos e, se resultar lesão ou morte, de quatro a oito anos.

Artigo 303º

(Autorização indevida de entrada, sobrevoos e saída de explosivos através de aeronaves)

1. Quem autorizar ou permitir indevidamente a entrada no território nacional ou nas suas águas territoriais, bem como o sobrevoos ou a saída destes, de qualquer espécie de explosivos através de aeronaves, será punido com pena de prisão de seis meses a três anos.

2. Se, como consequência de qualquer dos factos previstos no número anterior, resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável será de um a quatro anos e, se resultar lesão ou morte, de quatro a oito anos.

Artigo 304º

(Transporte irregular em aeronaves de coisas perigosas, armas e munições)

1. Será punido com pena de prisão de dois a seis anos, quem, sem a devida autorização ou em violação das prescrições da autoridade competente:

- a) Transportar ou fizer transportar em aeronaves explosivos, elementos radioactivos, armas ou munições;
- b) Autorizar o transporte em aeronaves de explosivos, elementos radioactivos, armas ou munições.

2. Se a prática dos factos previstos no número anterior se referir a substâncias inflamáveis ou coisas perigosas, a pena de prisão será de seis meses a três anos.

3. Se, como consequência de qualquer dos factos previstos no número 1, resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável será de dois a seis anos e, se resultar lesão ou morte, de quatro a oito anos.

Artigo 305º

(Eliminação ou adulteração de marcas de nacionalidade e matrícula de aeronaves)

1. Quem eliminar ou adulterar as marcas de nacionalidade ou de matrícula de aeronaves, será punido com pena de prisão de seis meses a três anos.

2. Se, como consequência de qualquer dos factos previstos no número anterior, resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável será de dois a seis anos e, se resultar lesão ou morte, de quatro a oito anos.

Artigo 306º

(Identificação falsa de aeronaves)

1. Quem identificar falsamente uma aeronave perante os serviços de trânsito aéreo, será punido com pena de prisão de seis meses a três anos.

2. Se, como consequência do facto previsto no número anterior, resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável será de dois a seis anos e, se resultar lesão ou morte, de quatro a oito anos.

Artigo 307º

(Aceitação ou certificação de identificação falsa de aeronaves)

1. Quem aceitar ou certificar a identificação falsa de uma aeronave perante os serviços de trânsito aéreo, será punido com pena de prisão de seis meses a três anos.

2. Se, em consequência de qualquer dos factos previstos no número anterior, resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável será de dois a seis anos e, se resultar lesão ou morte, de quatro a oito anos.

Artigo 308º

(Autorização ilícita de voos)

1. Quem autorizar voos, sabendo da eliminação ou adulteração das marcas de nacionalidade ou de matrícula de aeronaves ou for cúmplice dessa eliminação ou adulteração, será punido com pena de prisão de seis meses a três anos.

2. Se, em consequência de qualquer dos factos previstos no número anterior, resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável será de dois a seis anos e, se resultar lesão ou morte, de quatro a oito anos.

Artigo 309º

(Sobre-voos de zonas de proibição ou restrição de trânsito aéreo e recusa de aterragem forçada)

Quem conduzir ou fizer conduzir uma aeronave sobre zonas de proibição ou restrição de trânsito aéreo ou não acatar a ordem de aterrar num aeródromo cabo-verdiano indigitado pela autoridade aeronáutica, será punido com pena de prisão de dois a seis anos.

Artigo 310º

(Cruzamento ilícito da fronteira aérea)

Quem, conduzindo ou fazendo conduzir uma aeronave, atravessar a fronteira aérea do país por lugares distintos dos estabelecidos pela autoridade aeronáutica ou desviar ou fizer desviar uma aeronave das rotas aéreas fixadas para a entrada ou saída do território nacional ou das suas águas territoriais, será punido com pena de prisão de seis meses a dois anos.

Artigo 311º

(Exercício ilícito de funções aeronáuticas)

1. Quem exercer qualquer função relacionada com a aeronáutica civil sem o respectivo certificado de idoneidade ou decorridos seis meses após o termo do prazo de sua validade ou, ainda, tendo sido inabilitado para o seu exercício, será punido com a pena de prisão de um a quatro anos.

2. Se, em consequência de qualquer dos factos previstos no número 1, resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável será de dois a seis anos e, se resultar lesão ou morte, de quatro a oito anos.

Artigo 312º

(Incumprimento do dever de socorro aeronáutico)

Serão punidos com pena de prisão de seis a dezoito meses, o explorador ou comandante de aeronave e os demais elementos da tripulação que:

- a) Não colaborarem nas operações de busca de uma ou mais aeronaves perdidas, quando tal colaboração for solicitada pela autoridade competente;
- b) Não prestarem ajuda a outra aeronave em perigo, a pedido desta ou solicitação da autoridade competente;
- c) Não colaborarem no salvamento de pessoas ou bens, a pedido da aeronave em perigo ou acidentada ou a solicitação da autoridade competente.

Artigo 313º

(Funcionamento ilícito de Sistema Informatizado de Reserva - SIR)

Será punido com pena de prisão de seis meses a três anos, quem:

a) Introduzir ou fizer introduzir num sistema informatizado de reservas informações inexatas, incompletas, confusas ou discriminatórias sobre qualquer tipo de produtos de transporte aéreo que sejam distribuídos ou comercializados através do referido sistema;

b) Apresentar ou fizer apresentar, de forma discriminatória, numa tela de um sistema informatizado de reservas os horários, tarifas, disponibilidades de lugares num voo, a selecção ou organização de serviços de conexão e suas alternativas, bem como qualquer tipo de informação fornecida por um transportador participante do referido sistema.

Artigo 314º

(Informações falsas ou distorcidas e vendas falsas, incompletas ou discriminatórias de produtos de transporte aéreo através do SIR)

1. O subscritor de um sistema informatizado de reservas que, por si ou interposta pessoa, tenha causado prejuízos aos utentes, induzindo-os a adquirir um determinado produto de transporte aéreo por meio de oferta ou fornecimento de informações falsas ou distorcidas, será punido com pena de prisão de seis meses a três anos.

2. Na mesma pena prevista no número anterior, incorrerá o subscritor de um sistema informatizado de reservas que, por si ou interposta pessoa, tenha causado prejuízos aos utentes, vendendo-os produtos de transporte aéreo falsos, incompletos ou discriminatórios.

Artigo 315º

(Condenação cumulativa em sanções acessórias)

1. Sem prejuízo de outros casos permitidos pela lei, quando o infractor for condenado em pena de prisão superior a seis meses, seja qual for a sua natureza, pode ser-lhe aplicada a sanção acessória de inabilitação temporária do exercício de funções em que o crime foi cometido, por igual período e até ao limite previsto na alínea b) do número 2 do artigo 294º, tendo em conta as circunstâncias referidas no número 3 desse mesmo artigo.

2. Pode, ainda, ser aplicada ao infractor, cumulativamente com a pena, a sanção acessória de inabilitação definitiva do exercício da função em que o crime foi cometido, sem prejuízo de outros casos permitidos pela lei e tendo sempre em conta as circunstâncias previstas no número 3 do artigo 294º.

a) Quando se torna evidente a inadaptação do infractor ao meio aeronáutico;

b) Nos casos previstos no artigo 312º;

c) Nos casos previstos no artigo 298º, se autor for membro da tripulação.

Artigo 316º

(Pena acessória de expulsão)

Sem prejuízo do disposto na legislação penal e na lei que regula a situação jurídica do estrangeiro no território nacional, pode ser

aplicada a pena acessória de expulsão ao estrangeiro condenado por qualquer dos crimes previstos nos artigos 297º a 301º.

TÍTULO XVII

Prescrição

Artigo 317º

(Prazo de prescrição das acções de regresso contra o explorador de aeronave)

1. O prazo de prescrição das acções de regresso contra o explorador de aeronave pelo reembolso dos montantes que o outro explorador tenha sido obrigado a pagar, nos casos previstos nos números 2 do artigo 240º e 1, 2 e 3 do artigo 241º, é de dois anos.

2. Se a acção de regresso tiver a sua origem no pagamento efectuado em virtude da execução de uma sentença ou de uma transação que ponha termo ao processo judicial, o prazo de prescrição começa a correr a partir da data do trânsito em julgado da sentença ou transação judicial.

3. Não havendo processo judicial, o prazo de prescrição começa a correr a partir da data do pagamento.

Artigo 318º

(Prazos de prescrição de dois anos)

1. É, de igual modo, de dois anos, o prazo de prescrição das acções:

- a) De indemnização por danos causados aos passageiros e às bagagens ou mercadorias transportados;
- b) De indemnização por danos causados a terceiros em terra;
- c) De indemnização por danos causados no abalroamento aéreo;
- d) De indemnização por danos causados ao pessoal aéreo-navegante da aviação civil, decorrentes de acidentes;
- e) Outras derivadas do contrato de transporte aéreo que não tenham expressamente outro prazo.

2. Nos casos previstos na alínea a) do número anterior, o prazo de prescrição conta-se a partir de qualquer das seguintes datas:

- a) Da chegada ao destino;
- b) Do dia em que a aeronave deveria ter chegado ao destino;
- c) Do dia em que o percurso foi interrompido ou terminou;
- d) Da declaração de morte presumida do ausente.

3. Nas situações previstas na alínea b) do número 1, o prazo de prescrição conta-se a partir do dia da ocorrência do facto, porém, se a pessoa lesada não tiver conhecimento do dano ou da

identidade do seu responsável, o prazo de prescrição começa a correr desde o dia em que pôde ter esse conhecimento, não podendo, contudo, exceder, em caso algum, os três anos a contar do dia em que o dano foi causado.

4. Nos casos previstos na alínea c) do número 1, o prazo de prescrição conta-se a partir do dia da ocorrência do facto.

5. Nas situações previstas na alínea d) do número 1, o prazo de prescrição conta-se a partir da data da ocorrência do acidente ou em que o lesado tomar conhecimento da lesão sofrida.

6. Nos casos previstos na alínea e) do número 1, o prazo de prescrição conta-se a partir da data da utilização dos serviços e, se estes não forem prestados, da celebração do contrato de transporte.

Artigo 319º

(Prazos de prescrição de três anos)

1. É de três anos o prazo de prescrição das acções:

- a) De indemnização e remuneração, nos casos de busca e salvamento;
- b) Contra os órgãos de controle de trânsito aéreo.

2. Nos casos previstos na alínea a) do número anterior, o prazo de prescrição começa a correr desde o dia em que cessem as operações de busca e salvamento.

3. Nas situações previstas na alínea b) do número 1, o prazo de prescrição conta-se a partir do dia da ocorrência do facto.

Artigo 320º

(Prazos de prescrição de outras acções e das sanções)

O prazo de prescrição das acções e sanções previstas no Capítulo I do Título XVI do presente Código é de quatro anos, o qual começa a correr a partir da data da ocorrência do facto ou da notificação da sanção.

TÍTULO XVIII

Disposições Transitórias e Finais

Artigo 321º

(Autoridade aeronáutica)

A autoridade aeronáutica referida no presente Código é o Instituto da Aeronáutica Civil (IAC) ou o organismo ou a entidade que o venha substituir.

O Ministro das Infraestruturas e Transportes, *Jorge Lima Delgado Lopes*.