



# BOLETIM OFICIAL

---

---

## SUMÁRIO

**CONSELHO DE MINISTROS:**

**Decreto-Lei n° 31/2009:**

Altera o Decreto-Lei n° 28/2004, de 12 de Julho, que cria a Agência de Aviação Civil.

**Decreto-Legislativo n° 4/2009:**

Altera o Decreto-Legislativo n° 1/2001, de 20 de Agosto.

## CONSELHO DE MINISTROS

**Decreto-Lei n.º 31/2009**

de 7 de Setembro

A alteração ao Código Aeronáutico implicou, necessariamente, a modificação do Decreto-Lei n.º 28/2004 de 12 de Julho, que cria e aprova os Estatutos da Agência de Aviação Civil.

Analogamente ao que aconteceu com o Código Aeronáutico, as razões da mudança do Decreto-Lei n.º 28/2004 de 12 de Julho, prendem-se com a evolução verificada nos procedimentos da Organização de Aviação Civil Internacional, nomeadamente, nos Anexos à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 1944 e com a ocorrência de avanços significativos no sector da aviação civil, motivados pelas exigências do desenvolvimento técnico, económico-social e político.

Actualiza-se ainda o Decreto-Lei n.º 28/2004 de 12 de Julho, no sentido de se permitir o Estado de Cabo Verde, cumprir com os requisitos recomendados pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), em virtude da responsabilidade e obrigação Estatal assumida em relação à manutenção de um sistema de aviação civil seguro e ordenado dentro do seu território.

Para atingir este fim, o programa de auditorias da OACI “USOAP” desenvolveu um protocolo de auditoria que contém questionários que devem ser respondidos pelos Estados contratantes e ao satisfazê-los, a autoridade aeronáutica apurou que havia vazios e imprecisões nas disposições normativas previstas nos seus Estatutos, que não a permitiam responder o questionário com satisfação.

Motivam também, a modificação do Decreto-Lei n.º 28/2004 de 12 de Julho, a imperiosa necessidade de se observar as exigências surgidas com o advento das impetuosas mudanças do sector aeronáutico, factores que obrigam, pelas suas naturezas, que os Estados façam adaptações e correcções que a prática aconselha, no sentido de se conformarem com essas mesmas transformações.

Neste sentido, é fundamental promover o desenvolvimento do sistema nacional de aviação civil, exigindo-se para tanto, que a autoridade aeronáutica, como entidade no país melhor vocacionada para executar essa atribuição, disponha de mais recursos a fim de poder levar a cabo esta importante missão.

Por tratar os Estatutos de matéria de competência concorrencial, o Governo, cumprindo as exigências impostas pela lei, resolve alterá-lo de modo a suprimir as omissões e lacunas e cumprir com as normas e recomendações da OACI.

Assim, propôs-se alterar o Decreto-Lei n.º 28/2004, de 12 de Julho, consagrando-se, basicamente, novas competências e poderes à autoridade aeronáutica, ao Conselho de Administração e aos trabalhadores que exercem actividades de fiscalização.

As alterações introduzidas alargam os poderes da autoridade aeronáutica, admitindo a possibilidade desta ou os seus trabalhadores que exercem actividades de fiscalização poderem, proibir o exercício dos privilégios outorgados por licenças, certificados, qualificações ou documentos, em caso de flagrante violação de deveres específicos contidos na lei ou em normas emitidas pela autoridade aeronáutica, e ordenar a suspensão ou a cessação de actividades, a imobilização de aeronaves ou o encerramento de instalações, quando da não aplicação dessas medidas possa resultar risco iminente para a segurança da operação, das pessoas e bens, até que deixe de se verificar a situação de incumprimento ou infracção, em conformidade com a lei.

O novo figurino do Código Aeronáutico quanto as matérias de busca e salvamento e investigação de acidentes, também, determinaram que o Decreto-Lei n.º 28/2004 fosse alterado, retirando-se à autoridade aeronáutica as competências para organizar e dirigir as acções de busca e salvamento e conduzir as investigações de acidentes de aviação.

Aproveitou-se ainda, para se introduzir no referido Decreto-Lei, a missão da autoridade aeronáutica, reforçando-se o nível de comprometimento desta com os sectores sob sua alçada.

Garantiu-se à autoridade aeronáutica e consequentemente ao Conselho de Administração, a competência para emitir, emendar, revogar e publicar regulamentos de execução indispensáveis ao exercício das suas atribuições, e todos aqueles que forem necessários para a adequada aplicação do Código Aeronáutico e ainda para conceder, sem prejuízo do disposto na lei, isenções aos regulamentos, desde que se ressalve a segurança e o interesse público.

Com vista a impulsionar o desenvolvimento do sistema nacional de aviação civil, com especial realce na qualificação e capacitação de pessoal a nível da indústria da aviação e na promoção de uma cultura de segurança dos agentes e do público em geral em matéria de aviação civil, e buscando ainda, promover a prevenção de acidentes de aviação, a segurança da aviação contra actos de interferência ilícita e a criação de centros de formação em aviação no país, aumentou-se a receita da FIR destinada a autoridade aeronáutica, passando de 5% (cinco por cento) para 8% (oito por cento).

Entende-se que com as alterações ora propostas se permite garantir a eficácia na prossecução das atribuições internacionais e nacionais da autoridade aeronáutica, e consequentemente do Estado de Cabo Verde, no plano internacional.

Finalmente, reconhecido a necessidade de alterar o Decreto-Lei n.º 28/2004, aproveitou-se a oportunidade para se proceder à correcção de algumas gralhas constantes do diploma, que devia ter sido objecto de rectificações nos termos e prazos legais.

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

## Artigo 1º

## Alteração ao Decreto-Lei nº 28/2004, de 12 de Julho

1. Os artigos 10º, 11º, 12º, 13º, 14º e 17º do diploma que cria a Agência de Aviação Civil, aprovado pelo Decreto-Lei nº 28/2004, de 12 de Julho, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 10º

[...]

Na área de regulação económica compete à AAC, nomeadamente:

- a) [...];
- b) [...];
- c) [...];
- d) [...];
- e) [...];
- f) [...];
- g) [...];
- h) [...];
- i) Evitar condutas anti-concorrenciais ou discriminatórias dos operadores de serviços de transporte aéreo, de trabalho aéreo e dos prestadores de serviços de navegação aérea e aeroportuários e de assistência em escala;
- j) [...];
- k) [...];
- l) [...];
- m) [...];
- n) [...];
- o) [...];
- p) Estabelecer as bases e critérios para o cálculo das tarifas e taxas pela prestação dos serviços de todo o sector da aviação civil;
- q) [...];
- r) [...];
- s) [...];
- t) [revogado];
- u) [revogado].

Artigo 11º

[...]

[...]:

- a) [...];
- b) Emitir, suspender e revalidar licenças do pessoal aeronáutico, nos termos dos regulamentos aplicáveis;
- c) [...];

d) [...];

e) [...];

f) Certificar e licenciar as infra-estruturas aeronáuticas, os operadores de transporte aéreo, de trabalho aéreo e de assistência em escala em conformidade com a lei, os regulamentos, as normas e os procedimentos aplicáveis;

g) [...];

h) Homologar, certificar, habilitar e supervisionar as aeronaves civis cabo-verdianas, os seus materiais e os estabelecimentos dedicados a sua fabricação, manutenção e conserto;

i) [...];

j) [...];

k) [...];

l) [...];

m) [...];

n) [...];

o) [...].

Artigo 12º

[...]

1. [...]:

a) [...];

b) Aceder e inspeccionar, a qualquer hora e sem necessidade de aviso prévio, as instalações, aeronaves, equipamentos e serviços das entidades sujeitas à sua inspecção e controle, podendo requisitar, para análise, equipamentos e documentos;

c) Instaurar e instruir os procedimentos de contra-ordenação resultantes da violação das disposições legais, das ordens e dos regulamentos, incluindo as directivas e instruções, assim como aplicar aos infractores coimas e outras sanções previstas na lei;

d) [...];

e) [...].

2. Para efeitos das alíneas a), b), d) e e) do número anterior, tem a AAC competência para, directamente ou através de pessoas ou entidades qualificadas, por si credenciadas, proceder às necessárias inspecções, exames e verificações.

3. [...].

4. [...].

Artigo 13º

[...]

[...]:

a) Emitir, emendar, revogar e publicar regulamentos e publicações de execução indispensáveis ao

exercício das suas atribuições, em conformidade com as normas, recomendações e outras disposições emanadas da Organização da Aviação Civil Internacional e com as práticas e costumes do sector regulado;

b) [...].

Artigo 14.º

[...]

[...]:

a) [...];

b) [...];

c) [...];

d) Promover a coordenação civil e militar em relação aos serviços de busca e salvamento de aeronaves em perigo ou acidentadas na jurisdição nacional;

e) Organizar e divulgar a informação relativa à investigação e prevenção de incidentes aeronáuticos nos termos das normas nacionais e internacionais;

f) Cooperar com a entidade responsável pela prevenção e investigação de acidentes e incidentes graves de aviação civil ocorridos no espaço aéreo nacional e no internacional confiado à jurisdição cabo-verdiana e manter actualizado o respectivo registo.

g) [...].

Artigo 17.º

[...]

1. [...]:

a) [...];

b) Accionar ou Propor ao Governo, caso as acções definidas na alínea anterior não forem executadas, ou não houver cumprimento do prazo estabelecido para a sua execução, a aplicação das sanções previstas nos contratos ou nas licenças, bem como a punição das infracções às leis e regulamentos cuja implementação ou supervisão não lhe caibam;

c) [...];

d) [...].

2. [...]»

2. Os artigos 6.º, 7.º, 9.º, 12.º, 35.º, 37.º, 38.º e 41.º dos Estatutos da Agência de Aviação Civil, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 28/2004, de 12 de Julho, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 6.º

[...]

1. [...]

2. Os membros do Conselho de Administração são nomeados por resolução do Conselho de Ministros, sob proposta do membro do Governo responsável pela área dos transportes e da aviação civil, de entre pessoas com reconhecida idoneidade, independência e competência técnica e profissional, preferencialmente, no domínio da aeronáutica civil, com mais de cinco anos de experiência profissional, nos termos da lei.

Artigo 7.º

[...]

1. [...].

2. [...]:

a) [...];

b) [...];

c) Depois do termo do seu mandato e durante um período de dois anos os membros do Conselho de Administração não podem estabelecer qualquer vínculo ou entrar em qualquer relação com as entidades sujeitas à jurisdição da AAC, tendo direito, durante o período de seis meses a contar da data da cessação de funções, a um abono pecuniário equivalente a 2/3 (dois terços) da respectiva remuneração se e quando não desempenharem qualquer outra função remunerada;

d) [...];

e) [...].

Artigo 9.º

[...]

1. [...].

2. Na primeira nomeação dos membros do Conselho de Administração, ou após a sua dissolução, o presidente é nomeado por um período de 5 (cinco) anos e os demais administradores por 3 (três) anos, renováveis, em ambos os casos, por uma só vez, por mais 5 (cinco) anos.

3. [...].

Artigo 12.º

[...]

1. [...]:

a) [...];

b) [...];

c) [...];

d) [...];

e) [...];

f) [...];

g) [...];

h) [...];

- i) [...];
  - j) [...];
  - k) [...];
  - l) [...];
  - m) [...];
  - n) [...];
  - o) [...];
  - p) [...];
  - q) [...];
  - r) [...];
  - s) [...];
  - t) [...];
  - u) [...];
  - v) [...];
2. [...]:
- a) Emitir, emendar, revogar e publicar regulamentos e publicações de execução indispensáveis ao exercício das suas atribuições, e todos aqueles que forem necessários para a adequada aplicação do Código Aeronáutico, bem como suas sucessivas modificações;
  - b) [...];
  - c) [...];
  - d) Suspender revogar ou cancelar as licenças, autorizações e certificações concedidas nos termos da lei;
  - e) Ordenar a suspensão ou a cessação de actividades, a imobilização de aeronaves ou o encerramento de instalações, quando da não aplicação dessas medidas possa resultar risco iminente para a segurança da operação, das pessoas e bens, até que deixe de se verificar a situação de incumprimento ou infracção, em conformidade com a lei;
  - f) [...];
  - g) [...];
  - h) [...];
  - i) [...];
  - j) [...].
- Artigo 35º
- [...]
1. A AAC dispõe de quadro de pessoal estabelecido em regulamento próprio, sendo a tabela remuneratória respectiva aprovada pelo Conselho de Administração.
  2. [...].
- 3. [...].
  - 4. [...].
  - 5. [...].
- Artigo 37º
- [...]
1. [...]:
    - a) Aceder e inspeccionar, a qualquer hora e sem necessidade de aviso prévio, as instalações, aeronaves, equipamentos e serviços das entidades sujeitas a inspecção e controlo da AAC;
    - b) [...];
    - c) Determinar, a título preventivo, e com efeitos imediatos, mediante ordem escrita e fundamentada, a suspensão ou cessação de actividades, a imobilização de aeronaves ou o encerramento de instalações, quando da não aplicação dessas medidas possa resultar risco iminente para a segurança da aviação civil;
    - d) [...];
    - e) [...].
  2. Da suspensão, cessação, imobilização ou encerramento a que se refere as alíneas c) e d) do n.º 1 é lavrado auto de notícia, o qual é objecto de confirmação pelo órgão competente da AAC no prazo máximo de 15 (quinze) dias, sob pena de caducidade da medida preventiva determinada.
  3. Aos trabalhadores ou mandatários da AAC, bem como pessoas ou entidades qualificadas devidamente credenciadas que desempenhem as funções a que se refere o número n.º1, são atribuídos cartões de identificação, cujo modelo e condições de emissão constam de portaria do membro do Governo responsável pelo sector da aviação civil, sob proposta do Conselho de Administração.
- Artigo 38º
- [...]
1. [...].
  2. Os trabalhadores da AAC podem desempenhar funções noutras entidades, sem prejuízo do disposto no artigo 36º, em regime de destacamento, requisição ou outros, nos termos da lei, com garantia do seu lugar de origem e dos direitos nele adquiridos, incluindo os benefícios de aposentação ou reforma e sobrevivência e da progressão e promoção, considerando-se tal período como tempo de serviço efectivamente prestado na AAC.
- Artigo 41º
- [...]
- [...]:
- a) [...];
  - b) [...];
  - c) 8% (oito por cento) da facturação anual da Região de Informação de Voo Oceânica do Sal (FIR Oceânica do Sal), com referência ao ano imediatamente anterior;

d) [...];  
 e) [...];  
 f) [...];  
 g) [...];  
 h) [...];  
 i) [...];  
 j) [...];  
 k) [...];  
 l) [...].»

Artigo 2º

**Aditamento ao Decreto-Lei nº 28/2004, de 12 de Julho**

São aditados a alínea *t*) ao artigo 10º, as alíneas *c*), *d*) e *e*) ao nº 1 do artigo 12º, a alínea *b*) ao artigo 13º, e a alínea *b*) ao nº 1 do artigo 17º, diploma que cria a Agência de Aviação Civil, e o nº 1 ao artigo 3º, as alíneas *b*) e *g*) ao nº 2 do artigo 12º, a alínea *d*) ao nº 1 do artigo 37º e os nºs 3 e 4 ao artigo 38º dos Estatutos da Agência de Aviação Civil, aprovados pelo Decreto-Lei nº 28/2004, de 12 de Julho, com a seguinte redacção:

«Artigo 10º

[...]

[...]:

a) [...];  
 b) [...];  
 c) [...];  
 d) [...];  
 e) [...];  
 f) [...];  
 g) [...];  
 h) [...];  
 i) [...];  
 j) [...];  
 k) [...];  
 l) [...];  
 m) [...];  
 n) [...];  
 o) [...];  
 p) [...];  
 q) [...];  
 r) [...];  
 s) [...];

t) Promover e divulgar regularmente estudos específicos sobre as condições do mercado, tráfego e demanda por serviços de transporte aéreo;

u) [revogado].

12º

[...]

1. [...]:

a) [...];

b) [...];

c) Suspender, revogar e declarar a caducidade das licenças, autorizações e certificações concedidas nos termos da lei;

d) Proibir o exercício dos privilégios outorgados por licenças, certificados, qualificações ou documentos, em caso de flagrante violação de deveres específicos contidos na lei ou em normas emitidas pela autoridade aeronáutica, até que a mesma seja totalmente eliminada;

e) Ordenar a suspensão ou a cessação de actividades, a imobilização de aeronaves ou o encerramento de instalações, quando da não aplicação dessas medidas possa resultar risco iminente para a segurança da operação, das pessoas e bens, até que deixe de se verificar a situação de incumprimento ou infracção, em conformidade com a lei;

f) [anterior alínea c)];

g) [anterior alínea d)];

h) [anterior alínea e)].

2. [...]

3. [...]

4. [...]

Artigo 13º

[...]

[...]:

a) [...];

b) Conceder, sem prejuízo do disposto na alínea anterior, isenções aos regulamentos, salvaguardando a segurança e o interesse público;

c) [anterior alínea b)].

Artigo 17º

[...]

1. [...]:

a) [...];

b) Recomendar ou determinar às entidades licenciadas, certificadas ou concessionárias a adopção das competentes medidas correctivas, em caso de incumprimento das obrigações inerentes às determinações ou recomendações da AAC, das obrigações legais e contratuais em geral ou dos padrões de qualidade regularmente definidos;

- c) [anterior alínea b)];
- d) [anterior alínea c)];
- e) [anterior alínea d)].

2. [...].

Artigo 3º

Missão e atribuições

1. A AAC, tem por missão regular e fiscalizar o sector da aviação civil e supervisionar e regulamentar as actividades desenvolvidas neste sector.

2. [anterior numero 1]:

- a) [...];
- b) [...];
- c) [...];
- d) [...];
- e) [...];
- f) [...];
- g) Promover a segurança aérea, de acordo com as normas internas e internacionais e com os requisitos técnicos aplicáveis ao exercício das actividades da aviação civil;
- h) Promover a competitividade e o desenvolvimento nos mercados da aviação comercial, nomeadamente no do transporte e trabalho aéreo, no da exploração aeroportuária e no da assistência em escala.

Artigo 12º

[...]

1. [...]:

- a) [...];
- b) [...];
- c) [...];
- d) [...];
- e) [...];
- f) [...];
- g) [...];
- h) [...];
- i) [...];
- j) [...];
- k) [...];
- l) [...];
- m) [...];
- n) [...];
- o) [...];

- p) [...];
- q) [...];
- r) [...];
- s) [...];
- t) [...];
- u) [...];
- v) [...].

2. [...]:

- a) [...];
- b) Conceder, sem prejuízo do disposto na alínea anterior, isenções aos regulamentos, salvaguardando a segurança e o interesse público;
- c) [anterior alínea b)];
- d) [anterior alínea c)];
- e) [anterior alínea d)];
- f) [anterior alínea e)];
- g) Proibir o exercício dos privilégios outorgados por licenças, certificados, qualificações ou documentos, em caso de flagrante violação de deveres específicos contidos na lei ou em normas emitidas pela autoridade aeronáutica, até que a mesma seja totalmente eliminada;
- h) [anterior alínea f)];
- i) [anterior alínea g)];
- j) [anterior alínea h)];
- k) [anterior alínea i)];
- l) [anterior alínea j)].

Artigo 37º

[...]

1. [...]:

- a) [...];
- b) [...];
- c) [...];
- d) Suspender, a título preventivo, e com efeitos imediatos, mediante ordem escrita e fundamentada, o exercício dos privilégios outorgados por licenças, certificados, qualificações ou documentos, em caso de flagrante violação de deveres específicos contidos na lei ou em normas emitidas pela autoridade aeronáutica, até que a mesma seja totalmente eliminada;
- e) [anterior d)];
- f) [anterior e)].

2. [...].

3. [...].

Artigo 38º

[...]

1. [...].

2. [...].

3. Os trabalhadores da AAC em comissão de serviço, nos termos do número anterior, podem optar pelo vencimento correspondente ao seu quadro de origem ou pelo correspondente às funções que vão desempenhar.

4. São da responsabilidade da entidade onde se encontrem a exercer funções o pagamento do salário e demais encargos.»

Artigo 3º

**Revogação**

São revogadas as alíneas *t*) e *u*) do artigo 10º do diploma que cria a Agência de Aviação Civil, aprovado pelo Decreto-Lei nº 28/2004, de 12 de Julho, que passa a ter a seguinte redacção:

«Artigo 10º

[...]

[...]:

a) [...];

b) [...];

c) [...];

d) [...];

e) [...];

f) [...];

g) [...];

h) [...];

i) [...];

j) [...];

k) [...];

l) [...];

m) [...];

n) [...];

o) [...];

p) [...];

q) [...];

r) [...];

s) [...];

t) [revogado];

u) [revogado].»

Artigo 4º

**Replicação**

É republicado na íntegra o Decreto-Lei nº 28/2004, de 12 de Julho, com as alterações ora introduzidas, em anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

Artigo 5º

**Entrada em vigor**

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministro.

*José Maria Pereira Neves - Manuel Inocêncio Sousa*

Promulgado em 7 de Setembro de 2009

Publique-se.

O Presidente da República, PEDRO VERONA RODRIGUES PIRES

Referendado em 7 de Setembro de 2009

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*

ANEXO I

**Decreto-Lei nº 28/2004,****de 12 de Julho**

CAPÍTULO I

**Disposições Gerais**

Artigo 1º

**Objecto**

1. É criada uma agência reguladora com a designação “Agência de Aviação Civil,” abreviadamente denominada AAC.

2. São aprovados os estatutos da AAC que baixam em anexo ao presente Decreto-Lei, de que fazem parte integrante, assinados pelo Ministro de Estado e das Infra-estruturas e Transportes.

3. É extinto o Instituto da Aeronáutica Civil (IAC), criado pela Resolução n.º 41/2001, de 4 de Junho.

Artigo 2º

**Fins da AAC**

A AAC tem por objecto o desempenho de actividades administrativas de regulação técnica e económica, supervisão e regulamentação do sector da aviação civil, sem prejuízo das funções adjacentes que lhe sejam confiadas pelos respectivos estatutos, designadamente funções de consulta do Governo e da Assembleia Nacional.

Artigo 3º

**Natureza**

A AAC é uma autoridade administrativa independente, de base institucional, dotada de personalidade jurídica, órgãos, serviços, pessoal e património próprios e de autonomia administrativa e financeira.

Artigo 4º

**Regime jurídico**

AAAC rege-se pelas normas constantes da Lei n.º 20/VI/2003, de 21 de Abril, deste Decreto-Lei e respectivos estatutos, e supletivamente, pelo regime aplicável às pessoas colectivas públicas, em geral, e aos institutos públicos, em especial, em tudo o que não contrariar a sua natureza.

## Artigo 5º

**Independência funcional**

A AAC é independente no desempenho das suas funções e não está submetida à superintendência nem à tutela no que respeita às suas funções reguladoras, com ressalva dos poderes atribuídos ao Governo em matéria de orientações políticas e de gestão previstos na lei.

## Artigo 6º

**Localização sectorial**

1. Sem prejuízo da sua independência, a AAC está adstrita, para efeito da sua ligação com o Governo, ao departamento governamental responsável pela área dos transportes e aviação civil.

2. O membro do Governo responsável pela área dos transportes e aviação civil assegura o relacionamento da AAC com o Governo.

## Artigo 7º

**Princípio da especialidade**

1. A capacidade jurídica da AAC abrange os direitos e obrigações necessários à prossecução das suas atribuições.

2. A AAC não pode exercer actividade ou usar dos seus poderes fora das suas atribuições nem dedicar os seus recursos a finalidades diversas das que lhe tenham sido cometidas.

## Artigo 8º

**Cooperação com outras entidades**

A AAC pode estabelecer formas de cooperação ou associação com outros entes de direito público ou privado, nomeadamente com outras entidades reguladoras afins, a nível nacional ou internacional, quando isso se mostre necessário ou conveniente para a prossecução das suas atribuições.

## Artigo 9º

**Organização territorial**

1. A AAC tem âmbito nacional, com excepções dos casos previstos na lei ou nos estatutos.

2. A AAC pode dispor de serviços territorialmente desconcentrados, nos termos previstos ou autorizados nos respectivos estatutos.

**CAPÍTULO II****Poderes e procedimentos regulatórios**

## Secção I

**Poderes regulatórios**

## Artigo 10º

**Regulação económica**

Na área de regulação económica compete à AAC, nomeadamente:

- a) Regular o acesso às actividades da aviação comercial nos termos previstos no Código Aeronáutico e demais legislação aplicável;
- b) Regulamentar a actividade económica do sector;

- c) Garantir a existência de condições que permitam satisfazer, de forma eficiente, a procura da prestação de serviços no sector;
- d) Proteger o equilíbrio económico-financeiro dos prestadores dos serviços regulados;
- e) Garantir aos titulares de concessões, de licença de operação ou de outros contratos a existência de condições que lhes permitam o cumprimento das obrigações decorrentes de tais concessões, licenças ou contratos;
- f) Garantir, nas actividades que prestam serviços de interesse geral, as competentes obrigações de serviço público ou obrigações de serviço universal;
- g) Proteger os direitos e interesses dos consumidores designadamente em matéria de preços, tarifas e qualidade dos serviços;
- h) Assegurar a objectividade das regras de regulação e a transparência das relações comerciais entre os operadores do sector e entre estes e os consumidores;
- i) Evitar condutas anti-concorrenciais ou discriminatórias dos operadores de serviços de transporte aéreo, de trabalho aéreo e dos prestadores de serviços de navegação aérea e aeroportuários e de assistência em escala;
- j) Velar pela aplicação e fiscalização do cumprimento das leis, regulamentos e requisitos técnicos aplicáveis no âmbito das suas atribuições específicas, bem como o cumprimento por parte dos operadores das disposições das respectivas licenças de operação ou contratos;
- k) Coordenar com a entidade competente a aplicação da lei da concorrência no respectivo sector;
- l) Contribuir para a progressiva melhoria das condições técnicas, económicas e ambientais no sector, estimulando, nomeadamente, a adopção de práticas que promovam a utilização eficiente dos bens e a existência de padrões adequados de qualidade do serviço e de defesa do meio ambiente;
- m) Promover a informação e o esclarecimento dos consumidores, em coordenação com as entidades competentes;
- n) Proteger a satisfação das necessidades dos consumidores de ter um transporte aéreo regular, eficaz e económico;
- o) Garantir na prestação de serviços de navegação aérea e aeroportuários, a entrada livre e a não discriminação no seu uso pelos exploradores de aeronaves, bem como a equidade e razoabilidade das tarifas cobradas;
- p) Estabelecer as bases e critérios para o cálculo das tarifas e taxas pela prestação dos serviços de todo o sector da aviação civil;

- q) Aprovar tarifas e preços consistentes com as leis e regulamentos aplicáveis;
- r) Velar pelo cumprimento das normas tarifárias estabelecidas nos contratos e nas licenças;
- s) Definir as regras de contabilidade analítica adequadas à separação contabilística de actividades reguladas;
- t) Promover e divulgar regularmente estudos específicos sobre as condições do mercado, tráfego e demanda por serviços de transporte aéreo.-

Artigo 11º

**Regulação técnica**

No exercício dos poderes de regulação técnica cabe designadamente à AAC, nos termos da lei e dos respectivos estatutos:

- a) Homologar, certificar e habilitar o pessoal aeronáutico;
- b) Emitir, suspender e revalidar licenças do pessoal aeronáutico, nos termos dos regulamentos aplicáveis;
- c) Definir e implementar um sistema de medicina da aviação em conformidade com as normas da Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO);
- d) Aprovar ou homologar os programas de formação do pessoal aeronáutico;
- e) Certificar e fiscalizar as escolas ou centros de formação e treino do pessoal aeronáutico;
- f) Certificar e licenciar as infra-estruturas aeronáuticas, os operadores de transporte aéreo, de trabalho aéreo e de assistência em escala em conformidade com a lei, os regulamentos, as normas e os procedimentos aplicáveis;
- g) Promover, regular, homologar e aprovar a cartografia e publicações aeronáuticas para a navegação aérea e segurança em voo;
- h) Homologar, certificar, habilitar e supervisionar as aeronaves civis cabo-verdianas, os seus materiais e os estabelecimentos dedicados a sua fabricação, manutenção e conserto;
- i) Coordenar com a entidade nacional responsável pela meteorologia, em matérias relativas à actividade da aviação civil;
- j) Coordenar com a entidade responsável pela gestão da banda de frequências aeronáuticas;
- k) Definir e implementar o sistema de registo aeronáutico;
- l) Determinar os riscos que deverão ser garantidos na forma obrigatória pelos exploradores de aeronaves e de serviços de navegação aérea e aeroportuários incluindo a modalidade das coberturas;

m) Orientar, regulamentar e inspeccionar actividades da aviação civil no espaço aéreo nacional e no internacional confiado à jurisdição cabo-verdiana;

n) Analisar e propor ao Governo a aprovação e aplicação das recomendações, normas e outras disposições emanadas de entidades internacionais no domínio da aviação civil;

o) Cooperar com as organizações internacionais e especializadas da aviação civil, nomeadamente colaborando na elaboração de normativos do sector da aviação civil e zelando pela sua aplicação no país.

Artigo 12º

**Supervisão**

1. No exercício dos poderes de supervisão do sector da aviação civil e comercial cabe designadamente à AAC, nos termos da lei e dos respectivos estatutos:

- a) Promover a aplicação e fiscalizar o cumprimento das leis, regulamentos, normas e requisitos técnicos aplicáveis ao exercício das actividades da aviação civil;
- b) Aceder e inspeccionar, a qualquer hora e sem necessidade de aviso prévio, as instalações, aeronaves, equipamentos e serviços das entidades sujeitas à sua inspecção e controle, podendo requisitar, para análise, equipamentos e documentos;
- c) Suspender, revogar e declarar a caducidade das licenças, autorizações e certificações concedidas nos termos da lei;
- d) Proibir o exercício dos privilégios outorgados por licenças, certificados, qualificações ou documentos, em caso de flagrante violação de deveres específicos contidos na lei ou em normas emitidas pela autoridade aeronáutica, até que a mesma seja totalmente eliminada;
- e) Ordenar a suspensão ou a cessação de actividades, a imobilização de aeronaves ou o encerramento de instalações, quando da não aplicação dessas medidas possa resultar risco iminente para a segurança da operação, das pessoas e bens, até que deixe de se verificar a situação de incumprimento ou infracção, em conformidade com a lei;
- f) Instaurar e instruir os procedimentos de contra-ordenação resultantes da violação das disposições legais, das ordens e dos regulamentos, incluindo as directivas e instruções, assim como aplicar aos infractores coimas e outras sanções previstas na lei;
- g) Acompanhar a actividade dos operadores do sector de aeronáutica civil e o funcionamento do mercado da aviação civil;
- h) Organizar e manter actualizados os registos das aeronaves de matrícula nacional e das suas partes.

2. Para efeitos das alíneas *a)*, *b)*, *d)* e *e)* do número anterior, tem a AAC competência para, directamente ou através de pessoas ou entidades qualificadas, por si credenciadas, proceder às necessárias inspecções, exames e verificações.

3. A AAC mantém um registo das sanções principais e acessórias aplicadas em processos de contra-venção e de contra-ordenação, que não é acessível ao público.

4. Os registos efectuados pela AAC podem ser integrados e tratados em aplicações informáticas, nos termos e com os limites da lei sobre protecção de dados pessoais.

#### Artigo 13º

##### Regulamentação

No exercício dos poderes de regulamentação cabe designadamente à AAC, nos termos da lei e dos respectivos estatutos:

- a)* Emitir, emendar, revogar e publicar regulamentos e publicações de execução indispensáveis ao exercício das suas atribuições, em conformidade com as normas, recomendações e outras disposições emanadas da Organização da Aviação Civil Internacional e com as práticas e costumes do sector regulado;
- b)* Conceder, sem prejuízo do disposto na alínea anterior, isenções aos regulamentos, salvaguardando a segurança e o interesse público;
- c)* Definir as regras relativas à sua organização e funcionamento.

#### Artigo 14º

##### Segurança aeronáutica

Compete à AAC, no âmbito da segurança aeronáutica:

- a)* Adoptar as medidas necessárias para garantir as condições de segurança dos voos e zelar pela contabilidade da sua operação, conforme as normas internas e internacionais aplicáveis;
- b)* Adoptar as medidas necessárias para garantir o funcionamento seguro e eficiente dos aeroportos, designadamente as que possibilitem a melhoria das suas instalações e serviços, de acordo com as normas internas e internacionais aplicáveis;
- c)* Promover e regular a informação aeronáutica;
- d)* Promover a coordenação civil e militar em relação aos serviços de busca e salvamento de aeronaves em perigo ou acidentadas na jurisdição nacional;
- e)* Organizar e divulgar a informação relativa à investigação e prevenção de incidentes aeronáuticos nos termos das normas nacionais e internacionais;
- f)* Cooperar com a entidade responsável pela prevenção e investigação de acidentes e incidentes graves de aviação civil ocorridos no espaço aéreo na-

cional e no internacional confiado à jurisdição cabo-verdiana e manter actualizado o respectivo registo;

- g)* Elaborar e fazer cumprir o enquadramento das infra-estruturas aeronáuticas e de utilização do espaço aéreo, definindo os princípios a respeitar no desenvolvimento dos planos gerais, planos directores e planos de servidão e de protecção do meio ambiente, e colaborar na fiscalização e agilização da sua execução.

#### Artigo 15º

##### Segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita

Compete à AAC, no âmbito da segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita:

- a)* Desenvolver, implementar e manter o programa nacional de segurança da aviação civil de Cabo Verde;
- b)* Definir e atribuir tarefas para a implementação dos vários aspectos do programa nacional de segurança da aviação civil;
- c)* Estabelecer os meios de coordenação das actividades entre as diferentes instituições nacionais concernentes, com a responsabilidade pelos vários aspectos do programa nacional de segurança da aviação civil;
- d)* Disponibilizar à administração dos aeroportos, companhias aéreas que operam no território nacional e outras organizações concernentes, uma versão escrita de partes apropriadas do programa nacional de segurança da aviação civil;
- e)* Rever e manter em efectividade o programa nacional de segurança da aviação civil, incluindo a avaliação das medidas de segurança e procedimentos no seguimento de um acto de interferência ilícita e tomar acções necessárias para relevar tanto a debilidade, como para prevenir a sua recorrência;
- f)* Rever e aprovar os programas de segurança dos operadores aéreos e dos aeroportos internacionais;
- g)* Assegurar que aos serviços responsáveis pela segurança dos aeroportos sejam garantidos os meios necessários em instalações, incluindo espaços para gabinetes, meios de comunicação, equipamentos de segurança adequados e de treino do pessoal de segurança;
- h)* Desenvolver e rever, segundo as necessidades, políticas nacionais relacionadas com a segurança da aviação civil;
- i)* Desenvolver e emitir regulamentos nacionais relativos à segurança da aviação civil;
- j)* Assegurar que a arquitectura das infra-estruturas aeroportuárias contenham requisitos necessários para a implementação de medidas de

segurança da aviação civil de forma integrada, nos desenhos arquitectónicos de novas instalações ou alterações às existentes nos aeroportos de Cabo Verde.

- k) Desenvolver e implementar o programa nacional de treino de segurança de aviação civil e coordenar o seu desenvolvimento e aprovar os programas de treino individuais dos operadores e organismos;
- l) Desenvolver e implementar o programa nacional de controlo de qualidade da segurança da aviação civil e assegurar inspecções para determinar que se cumpra a legislação pertinente e supervisionar a eficácia do programa nacional de segurança e sua implementação.

Artigo 16º

**Representação do sector de aviação civil**

Compete à AAC, no âmbito da representação do sector de aviação civil:

- a) Assessorar o Governo na definição de políticas para a aviação civil, colaborando na preparação de diplomas legais e regulamentares e no estabelecimento de obrigações de serviço público, cooperando na realização de estudos sobre cobertura aeroportuária, utilização do espaço aéreo e desenvolvimento de actividades ligadas ao sector e produzindo os demais estudos, pareceres e propostas que lhe forem solicitados;
- b) Assessorar o Governo na elaboração e monitorização dos contratos de concessão no domínio de actividade sujeita à sua jurisdição;
- c) Implementar a política de transporte aéreo definida pelo Governo;
- d) Prestar a colaboração que lhe for solicitada para a elaboração de projectos nos domínios de infra-estruturas aeronáuticas;
- e) Intervir no desenvolvimento de planos gerais, planos directores, planos de servidão e de protecção do meio ambiente relativamente a infra-estruturas aeroportuárias e à utilização do espaço aéreo;
- f) Participar, em coordenação com os departamentos governamentais responsáveis pela aviação civil e pelos negócios estrangeiros, em organismos e associações nacionais ou estrangeiras que tenham por missão o estudo, o desenvolvimento, a coordenação e o apoio das actividades da aviação civil e em todas as negociações bilaterais ou multi-laterais que tenham por objecto serviços de transporte aéreo e demais actividades da aviação civil.
- g) Participar, em coordenação com os departamentos governamentais responsáveis pela aviação civil e pelos negócios estrangeiros, na celebração de tratados e convénios internacionais relacionados com aviação civil e coordenar a respectiva execução.

Artigo 17º

**Competência sancionatória**

1. No exercício dos seus poderes sancionatórios, cumpre designadamente à AAC, nos termos da lei e dos seus estatutos:

- a) Desencadear os procedimentos sancionatórios em caso de infracções administrativas, adoptar as necessárias medidas cautelares e aplicar as devidas sanções;
- b) Recomendar ou determinar às entidades licenciadas, certificadas ou concessionárias a adopção das competentes medidas correctivas, em caso de incumprimento das obrigações inerentes às determinações ou recomendações da AAC, das obrigações legais e contratuais em geral ou dos padrões de qualidade regularmente definidos;
- c) Accionar ou Propor ao Governo, caso as acções definidas na alínea anterior não forem executadas, ou não houver cumprimento do prazo estabelecido para a sua execução, a aplicação das sanções previstas nos contratos ou nas licenças, bem como a punição das infracções às leis e regulamentos cuja implementação ou supervisão não lhe caibam;
- d) Denunciar às entidades competentes as infracções às normas de defesa da concorrência de que tome conhecimento no desempenho das suas funções;
- e) Denunciar às entidades competentes as infracções cuja punição não caiba na sua competência.

2. Os procedimentos sancionatórios respeitam o princípio da audiência dos interessados, do contraditório e demais princípios constantes da legislação sobre o procedimento administrativo e, quando for o caso, do regime jurídico geral das contra-ordenações.

Artigo 18º

**Competência consultiva**

1. A AAC pronuncia-se sobre todos os assuntos da sua esfera de atribuições que lhe sejam submetidos pela Assembleia Nacional ou pelo Governo e pode, por sua iniciativa, sugerir ou propor medidas de natureza política ou legislativa nas matérias atinentes às suas atribuições.

2. A AAC responde no prazo máximo de 60 (sessenta) dias às consultas que lhe sejam feitas pelos operadores do sector da aviação civil sobre assuntos da sua competência.

Artigo 19º

**Relacionamento comercial dos operadores**

1. O relacionamento comercial entre os operadores do sector de aviação civil e os consumidores, processa-se nos termos da legislação aplicável ao sector de aviação civil, bem como das bases das concessões e respectivos contratos e licenças.

2. No quadro legal previsto no número anterior, compete à AAC proceder à aprovação do regulamento de relações comerciais, assim como às suas revisões.

3. Os operadores do sector de aviação civil podem apresentar à AAC propostas de revisão do referido regulamento.

#### Secção II

#### Procedimentos regulatórios

##### Artigo 20º

#### Procedimento regulamentar

1. Os regulamentos da AAC obedecem aos princípios de legalidade, necessidade, clareza, participação e publicidade.

2. Antes da aprovação ou alteração de qualquer regulamento de eficácia externa a AAC deve proporcionar a intervenção do Governo, das entidades empresariais do sector e das associações de consumidores relevantes, facultando-lhes o acesso aos textos respectivos e disponibilizando-os no seu *website*.

3. Para efeitos do número anterior, é fixado um prazo de 30 (trinta) dias durante o qual os interessados podem emitir os seus comentários e apresentar sugestões.

4. As entidades previstas no n.º 2 podem ter acesso a todas as sugestões que tenham sido apresentadas nos termos do presente artigo.

5. O relatório preambular dos regulamentos fundamenta as decisões tomadas, com necessária referência às críticas ou sugestões que tenham sido feitas ao projecto.

6. Os regulamentos da AAC que contenham normas de eficácia externa são publicados na II Série do Boletim Oficial, entrando em vigor na data neles referida ou cinco dias após a sua publicação, e, quando exista, disponibilizados no respectivo *website*, sem prejuízo da sua publicação por outros meios considerados adequados.

7. Os regulamentos da AAC que apenas visem regular procedimentos de carácter interno de uma ou mais categorias de operadores de serviços denominam-se instruções, não são publicados nos termos do número anterior, e são notificados aos respectivos destinatários, quando identificáveis, devendo entrar em vigor 5 (cinco) dias após a notificação ou na data neles referida.

##### Artigo 21º

#### Inquéritos e obtenção de informações

1. A AAC pode determinar, por sua iniciativa ou mediante queixa dos interessados, a realização de sindicâncias, inquéritos ou auditorias aos operadores do sector de aviação civil, no âmbito das suas atribuições.

2. Sempre que o interesse público o justifique, a AAC pode exigir a quaisquer pessoas ou entidades que exerçam actividades no seu âmbito de competências a prestação de informação relativa à respectiva actividade.

3. As acções previstas no n.º 1 são desenvolvidas por pessoas ou entidades especialmente qualificadas e habilitadas e devidamente credenciadas pela AAC.

##### Artigo 22º

#### Obrigações dos operadores quanto à informação

1. Os operadores do sector de aviação civil devem prestar à AAC toda a cooperação que esta lhes solicite para o cabal desempenho das suas funções, designadamente, fornecendo informações e documentos que lhes sejam solicitados, os quais devem ser fornecidos em prazo fixados por aquela.

2. A AAC pode proceder à divulgação das informações obtidas, sempre que isso seja relevante para a regulação do sector, salvo se, se tratar de matéria sensível para as entidades em causa.

3. A AAC pode divulgar a identidade dos operadores sujeitos a processos de investigação, bem como a matéria a investigar nomeadamente, quando desencadeados mediante queixa.

##### Artigo 23º

#### Queixas dos consumidores e utilizadores

1. A AAC pode inspeccionar regularmente os registos das queixas e reclamações dos consumidores ou utilizadores, apresentadas às entidades reguladas, as quais devem preservar adequados registos das mesmas.

2. A AAC pode ordenar a investigação das queixas e reclamações dos consumidores e utilizadores que lhes sejam apresentadas directamente, bem como apresentadas aos operadores do sector de aviação civil, desde que se integrem no âmbito das suas competências.

3. A AAC pode, igualmente, recomendar ou determinar aos operadores do sector de aviação civil as providências necessárias à justa reparação dos prejuízos causados aos utentes.

##### Artigo 24º

#### Resolução de conflitos

1. No exercício das suas competências em matéria de resolução de conflitos entre operadores sujeito à sua jurisdição, ou entre eles e os seus clientes ou terceiros, cabe à AAC efectuar acções de conciliação ou arbitragem sempre que tal esteja previsto na lei, ou mediante solicitação dos interessados.

2. Para cumprimento do disposto no número anterior, a AAC pode cooperar na criação de centros de arbitragem institucionalizada e estabelecer acordos com centros de arbitragem institucionalizada.

3. Fica excluído do disposto nos números anteriores a arbitragem em matérias de índole laboral.

### CAPÍTULO III

#### Disposições finais e transitórias

##### Artigo 25º

#### Regulamentos emitidos pelo Instituto da Aeronáutica Civil

Os regulamentos e outros actos normativos emitidos pelo extinto Instituto da Aeronáutica Civil ao abrigo da lei e dos seus estatutos mantêm a respectiva validade e eficácia até serem substituídos por diploma de igual valor, salvo se contrariarem o disposto no presente Decreto-Lei.

## Artigo 26º

**Transição do pessoal**

1. O pessoal do quadro do extinto Instituto da Aeronáutica Civil transita para o quadro de pessoal da AAC na mesma carreira, categoria e escalão ou índice.

2. O disposto no n.º 1 não afecta os direitos adquiridos dos trabalhadores que transitam para o quadro de pessoal da AAC por força do presente diploma.

## Artigo 27º

**Sucessão nos direitos e obrigações**

1. Os direitos, obrigações e património de que era titular o extinto Instituto da Aeronáutica Civil são automaticamente transferidos para a AAC, sem dependência de qualquer formalidade.

2. Os contratos outorgados pelo extinto Instituto da Aeronáutica Civil mantêm a respectiva validade e eficácia após a entrada em vigor do presente diploma.

3. As referências feitas ao extinto Instituto da Aeronáutica Civil constantes de lei ou contratos consideram-se feitas à AAC.

4. O presente diploma constitui título bastante da comprovação do previsto nos números anteriores para todos os efeitos legais, incluindo os de registo, devendo as repartições competentes realizar, com isenção de quaisquer taxas ou emolumentos e mediante simples comunicação do Conselho de Administração da AAC, todos os actos necessários à regularização da situação resultante da criação da AAC e consequente extinção do Instituto da Aeronáutica Civil.

## Artigo 28º

**Revogação**

São revogados a Resolução n.º 41/2001, de 4 de Junho, e os Estatutos do Instituto da Aeronáutica, aprovados pelo Decreto Regulamentar n.º 2/2001, de 4 de Junho, e alterados pelo Decreto Regulamentar n.º 9/2003, de 1 de Dezembro.

## Artigo 29º

**Entrada em vigor**

O presente diploma entra em vigor no 30º dia após a sua publicação.

## ANEXO II

**ESTATUTOS DA AGÊNCIA DA AVIAÇÃO CIVIL (AAC)**

## CAPÍTULO I

**Designação, sede e atribuições**

## Artigo 1º

**Designação**

A agência reguladora a que se refere o artigo 1º do diploma que aprova os presentes estatutos adopta a designação “Agência de Aviação Civil,” abreviadamente denominada AAC.

## Artigo 2º

**Sede**

A sede da AAC é estabelecida na cidade da Praia, podendo o Conselho de Administração criar serviços territorialmente desconcentrados, em qualquer parte do território nacional.

## Artigo 3º

**Missão e atribuições**

1. A AAC, tem por missão regular e fiscalizar o sector da aviação civil e supervisionar e regulamentar as actividades desenvolvidas neste sector.

2. As principais atribuições típicas da AAC são as seguintes:

- a) Regular o acesso à actividade da aviação civil e comercial, nos termos previstos na lei;
- b) Velar pelo estabelecimento e observância da concorrência no respectivo sector de actividade;
- c) Assegurar o acesso equitativo e não discriminatório dos vários operadores à actividade regulada;
- d) Defender os interesses dos utentes ou consumidores, designadamente em matéria de preços, tarifas e qualidade de serviços;
- e) Garantir, nas actividades que prestam “serviços de interesse geral”, as competentes “obrigações de serviço público” ou “obrigações de serviço universal”;
- f) Quando for caso disso, cooperar na defesa do ambiente;
- g) Promover a segurança aérea, de acordo com as normas internas e internacionais e com os requisitos técnicos aplicáveis ao exercício das actividades da aviação civil;
- h) Promover a competitividade e o desenvolvimento nos mercados da aviação comercial, nomeadamente no do transporte e trabalho aéreo, no da exploração aeroportuária e no da assistência em escala.

## CAPÍTULO II

**Organização**

## Secção I

**Órgãos**

## Artigo 4º

**Enumeração**

São órgãos da AAC:

- a) O Conselho de Administração;
- b) O Conselho Fiscal ou Fiscal Único;
- c) O Conselho Consultivo.

## Secção II

**Conselho de administração**

## Artigo 5º

**Função**

O Conselho de Administração é o órgão colegial responsável pela definição da actuação da AAC, bem como pela direcção dos respectivos serviços, em conformidade com a lei.

## Artigo 6º

**Composição e nomeação**

1. O Conselho de Administração é composto por 1 (um) presidente e 2 (dois) administradores.

2. Os membros do Conselho de Administração são nomeados por resolução do Conselho de Ministros, sob proposta do membro do Governo responsável pela área dos transportes e da aviação civil, de entre pessoas com reconhecida idoneidade, independência e competência técnica e profissional, preferencialmente, no domínio da aeronáutica civil, com mais de 5 (cinco) anos de experiência profissional, nos termos da lei.

## Artigo 7º

**Incompatibilidades e impedimentos**

1. Não podem ser nomeados membros do Conselho de Administração quem seja ou tenha sido, nos últimos 2 (dois) anos, membro dos corpos gerentes das empresas sujeitas à jurisdição da AAC, ou quem exerça ou tenha exercido, no mesmo período, quaisquer outras funções de direcção nas mesmas.

2. Os membros do Conselho de Administração não podem:

- a) Desempenhar quaisquer outras funções públicas ou profissionais, ressalvadas as funções docentes no ensino superior em regime de tempo parcial;
- b) Manter qualquer vínculo com as entidades sujeitas à jurisdição da AAC, ou deter quaisquer interesses nas mesmas;
- c) Depois do termo do seu mandato e durante um período de 2 (dois) anos os membros do Conselho de Administração não podem estabelecer qualquer vínculo ou entrar em qualquer relação com as entidades sujeitas à jurisdição da AAC, tendo direito, durante o período de 6 (seis) meses a contar da data da cessação de funções, a um abono pecuniário equivalente a 2/3 (dois terços) da respectiva remuneração se e quando não desempenharem qualquer outra função remunerada;
- d) Receber prendas ou ofertas dos operadores do sector de aviação civil, seus accionistas ou participantes, associações ou representantes dos referidos operadores ou representantes de consumidores;
- e) Comunicar com as partes interessadas sobre assuntos relacionados com questões pendentes perante a AAC, fora dos procedimentos mencionados por lei ou regulamento aplicáveis.

## Artigo 8º

**Declaração de rendimentos**

Os membros do Conselho de Administração estão sujeitos à obrigação de declaração de rendimentos, interesses e património, nos termos da lei.

## Artigo 9º

**Duração do mandato**

1. Sem prejuízo do disposto no nº 2, o mandato dos membros do Conselho de Administração tem a duração de 5 (cinco) anos.

2. Na primeira nomeação dos membros do Conselho de Administração, ou após a sua dissolução, o presidente é nomeado por um período de 5 (cinco) anos e os demais administradores por 3 (três) anos, renováveis, em ambos os casos, por uma só vez, por mais 5 (cinco) anos.

3. Em caso de vacatura, o novo membro é designado por um novo mandato de 5 (cinco) anos.

## Artigo 10º

**Independência dos membros do conselho de administração**

Sem prejuízo do disposto no artigo 5º do diploma que aprova os presentes estatutos, os membros do Conselho de Administração são independentes no exercício das suas funções, não estando sujeitos a instruções ou orientações específicas do Governo.

## Artigo 11º

**Cessação de funções**

1. Os membros do Conselho de Administração não podem ser exonerados do cargo antes do término dos seus mandatos, salvo nos casos de:

- a) Incapacidade permanente ou por incompatibilidade superveniente;
- b) Renúncia;
- c) Falta grave, comprovadamente cometida pelo titular no desempenho das suas funções ou no cumprimento de qualquer obrigação inerente ao cargo;
- d) Condenação pela prática de qualquer crime doloso.

2. O mandato dos membros do Conselho de Administração caduca caso esse órgão seja dissolvido ou a AAC seja extinta, fundida ou cindida com outra entidade.

## Artigo 12º

**Competência**

1. Compete ao Conselho de Administração, no âmbito da orientação e gestão da AAC:

- a) Representar a AAC e dirigir a respectiva actividade;
- b) Elaborar os planos de actividade anuais e plurianuais e assegurar a respectiva execução;
- c) Elaborar o relatório de actividades;
- d) Elaborar o orçamento anual e assegurar a sua execução;

- e) Arrecadar e gerir receitas e autorizar a realização de despesas;
- f) Gerir o património da AAC;
- g) Aceitar heranças, doações ou legados;
- h) Exercer os poderes de direcção, gestão e disciplina do pessoal;
- i) Aprovar os regulamentos necessários à organização e funcionamento da AAC;
- j) Celebrar acordos de cooperação com outras entidades, públicas ou privadas, nacionais ou estrangeiras;
- k) Nomear os representantes da AAC junto de entidades nacionais ou estrangeiras;
- l) Elaborar os pareceres, estudos e informações que lhes sejam solicitados pela Assembleia Nacional ou pelo Governo;
- m) Aprovar o plano de actividades, o orçamento e o relatório de actividades;
- n) Aprovar e submeter as contas da AAC ao Tribunal de Contas;
- o) Proceder a contratação de pessoal;
- p) Nomear e exonerar os dirigentes dos serviços e superintender a sua actividade, podendo revogar, modificar ou suspender, por iniciativa própria ou mediante recurso, as decisões por eles tomadas;
- q) Aprovar o plano de formação dos trabalhadores;
- r) Decidir sobre a criação de serviços territorialmente desconcentrados da AAC;
- s) Constituir mandatários e designar representantes da AAC junto de outras entidades;
- t) Exercer as competências atribuídas à AAC na área da segurança da aviação civil contra actos de interferência ilícita;
- u) Definir a competência para a realização de despesas com a aquisição de bens móveis, obras e serviços e, bem assim, autorizar as que excederem a competência dos demais órgãos;
- v) Deliberar sobre quaisquer assuntos que lhe forem submetidos pelo Presidente ou por um dos administradores.
2. Compete ainda ao Conselho de Administração:
- a) Emitir, emendar, revogar e publicar regulamentos e publicações de execução indispensáveis ao exercício das suas atribuições, e todos aqueles que forem necessários para a adequada aplicação do Código Aeronáutico, bem como suas sucessivas modificações;
- b) Conceder, sem prejuízo do disposto na alínea anterior, isenções aos regulamentos, salvaguardando a segurança e o interesse público;
- c) Exercer os poderes de licenciamento, de autorização, de homologação e de certificação, bem como quaisquer outros poderes públicos previstos nas leis ou compreendidos nas atribuições da AAC, designadamente, emitindo os títulos representativos das licenças, autorizações, homologações e certificações concedidas e os demais documentos oficiais da AAC;
- d) Praticar os actos relativos à organização e funcionamento dos sistemas aeronáuticos de registo, informação e cadastro;
- e) Suspender, revogar ou cancelar as licenças, autorizações e certificações concedidas nos termos da lei;
- f) Ordenar a suspensão ou a cessação de actividades, a imobilização de aeronaves ou o encerramento de instalações, quando da não aplicação dessas medidas possa resultar risco iminente para a segurança da operação, das pessoas e bens, até que deixe de se verificar a situação de incumprimento ou infracção, em conformidade com a lei;
- g) Proibir o exercício dos privilégios outorgados por licenças, certificados, qualificações ou documentos, em caso de flagrante violação de deveres específicos contidos na lei ou em normas emitidas pela autoridade aeronáutica, até que a mesma seja totalmente eliminada;
- h) Designar médicos examinadores para a execução de inspecções médicas visando a emissão e revalidação de licenças e certificados do pessoal aeronáutico;
- i) Certificar as entidades especializadas em medicina aeronáutica que emitem certificados médicos de aptidão de pessoal aeronáutico;
- j) Solicitar a colaboração das autoridades policiais para impor o cumprimento das normas e determinações que por razões de segurança devam ter execução imediata, no âmbito de actos de gestão pública, em conformidade com a lei;
- k) Decidir os processos de contra-ordenações da competência da AAC e aplicar as respectivas coimas e sanções acessórias, em conformidade com a lei;
- l) Exercer os demais poderes previstos nos presentes estatutos e que não estejam atribuídos à competência de outro órgão.

Artigo 13º

#### Delegação de poderes e pelouros

1. O Conselho de Administração pode delegar competências no presidente ou em qualquer dos seus membros, com faculdade de subdelegação.

2. O Conselho de Administração, sob proposta do presidente, pode atribuir aos seus membros pelouros correspondentes a um ou mais serviços da AAC.

3. Sem prejuízo da inclusão de outros poderes, a atribuição de um pelouro implica delegação das competências necessárias para dirigir e fiscalizar os serviços respectivos, para proceder à colocação, afectação e gestão do seu pessoal, para decidir da utilização de equipamentos e para praticar todos os demais actos de gestão corrente dos departamentos envolvidos.

4. A atribuição de pelouros não dispensa o dever que a todos os membros do Conselho de Administração incumbe de acompanhar e tomar conhecimento da generalidade dos assuntos da AAC e de propor providências relativas a qualquer deles.

5. As deliberações que envolvam delegação de poderes devem ser objecto de publicação na II Série do *Boletim Oficial*.

#### Artigo 14º

##### Funcionamento

1. O Conselho de Administração reúne uma vez por mês e extraordinariamente sempre que o presidente o convoque, por sua iniciativa ou a solicitação de 2 (dois) dos seus membros.

2. Mediante proposta do presidente ou pedido do próprio, o membro do Governo responsável pela área dos transportes e aviação civil pode ser convidado para participar em reuniões, a fim de transmitir informações ou pontos de vista de interesse para a AAC, não podendo porém estar presente nas deliberações.

#### Artigo 15º

##### Competência do presidente

1. Compete ao presidente do Conselho de Administração da AAC:

- a) Convocar e presidir às reuniões do Conselho de Administração, orientar os seus trabalhos e assegurar o cumprimento das respectivas deliberações;
- b) Representar a AAC em juízo e fora dele, incluindo na outorga dos contratos submetidos a um regime de direito público;
- c) Assegurar as relações da AAC com o Governo e demais entidades públicas e privadas;
- d) Solicitar pareceres ao Conselho Fiscal ou Fiscal Único e ao Conselho Consultivo;
- e) Orientar e coordenar a actividade interna da AAC e prover em tudo o que for necessário à conservação e gestão do seu património;
- f) Exercer as competências que lhe sejam delegadas pelo Conselho de Administração;
- g) Autorizar despesas dentro dos limites que forem fixados pelo Conselho de Administração e exercer os demais poderes que lhe forem atribuídos por lei ou regulamento.

2. O presidente do Conselho de Administração pode opor o seu veto a deliberações que considere contrárias à lei, aos estatutos ou ao interesse público, as quais só

podem ser reprovadas após novo procedimento decisório, incluindo a audição das autoridades que ele repute conveniente.

3. O presidente pode delegar, ou subdelegar, competências nos administradores.

#### Artigo 16º

##### Substituição e representação

1. O presidente do Conselho de Administração é substituído, nas suas faltas e impedimentos, pelo administrador que ele indicar, e na sua falta pelo administrador mais antigo, ou, em caso de igual antiguidade, pelo administrador mais velho.

2. Perante terceiros, incluindo notários, conservadores de registo e outros titulares da Administração Pública, a assinatura de um administrador com invocação do previsto no número anterior constitui presunção da pressuposta falta, impedimento ou vacatura.

3. A AAC é representada na prática de actos jurídicos pelo presidente do Conselho de Administração, ou por dois dos seus membros, ou por representantes especialmente designados por eles.

4. Os actos de mero expediente podem ser praticados por qualquer membro do Conselho de Administração ou por trabalhadores da AAC a quem tal poder tenha sido expressamente conferido.

#### Artigo 17º

##### Responsabilidade dos membros

1. Os membros do Conselho de Administração são solidariamente responsáveis pelos actos praticados no exercício das suas funções.

2. São isentos de responsabilidade os membros do Conselho de Administração, que tendo estado presentes na reunião em que foi tomada a deliberação, tiverem manifestado o seu desacordo, em declaração registada na respectiva acta, bem como os membros ausentes que tenham declarado por escrito o seu desacordo, que igualmente é registado na acta.

#### Artigo 18º

##### Dissolução

O Conselho de Administração só pode ser dissolvido por resolução do Conselho de Ministros nos seguintes casos:

- a) Por causas graves de responsabilidade colectiva apurada em inquérito realizado por entidade independente;
- b) Considerável excesso das despesas realizadas sobre as orçamentadas, sem justificação adequada.

#### Artigo 19º

##### Remuneração

A remuneração dos membros do Conselho de Administração é fixada por resolução do Conselho de Ministros, tendo em conta as condições do mercado e, em particular, a política salarial das entidades reguladas.

## Secção III

**Órgão de fiscalização**

## Artigo 20º

**Função**

O Conselho Fiscal ou Fiscal Único é órgão responsável pelo controlo da legalidade e economicidade da gestão financeira e patrimonial da AAC e de consulta do Conselho de Administração nesse domínio.

## Artigo 21º

**Composição e mandato**

1. O Conselho Fiscal é composto por 1 (um) presidente e 2 (dois) vogais, nomeados pelo membro do Governo responsável pela área das Finanças, de entre pessoas idóneas e de reconhecida competência.

2. Um dos vogais é nomeado de entre os auditores oficiais de conta.

3. O mandato dos membros do Conselho Fiscal tem a duração de 3 (três) anos, sendo renovável por igual período, pela mesma via utilizada para a sua nomeação.

## Artigo 22º

**Competência**

Compete ao Conselho Fiscal:

- a) Acompanhar e controlar com regularidade o cumprimento por parte da AAC das leis e regulamentos aplicáveis, a execução orçamental, a situação económica, financeira e patrimonial e analisar a contabilidade;
- b) Emitir parecer sobre o orçamento e sobre as suas revisões e alterações;
- c) Emitir parecer sobre o relatório e contas de gerências;
- d) Emitir parecer sobre a aquisição, arrendamento, alienação e oneração de bens imóveis;
- e) Emitir parecer sobre a aceitação de doações, heranças ou legados.
- f) Emitir parecer sobre a contracção de empréstimos, quando a AAC estiver habilitada a fazê-lo;
- g) Manter o Conselho de Administração informado sobre os resultados das verificações e exames a que proceda;
- h) Elaborar relatórios da sua acção fiscalizadora, incluindo um relatório anual global;
- i) Propor a realização de auditorias externas, quando isso se revelar necessário;
- j) Pronunciar-se sobre todos os assuntos que lhe sejam submetidos pelo Conselho de Administração.

## Artigo 23º

**Poderes**

Para o exercício da sua competência, o Conselho Fiscal, tem direito a:

- a) Obter do Conselho de Administração as informações e esclarecimentos que repute necessários;

b) Ter livre acesso a todos os serviços e documentação da AAC, podendo requisitar a presença dos respectivos responsáveis e solicitar os devidos esclarecimentos;

c) Tomar ou propor as demais providências que considere indispensáveis ao cabal desempenho das suas funções.

## Artigo 24º

**Funcionamento**

O Conselho Fiscal reúne ordinariamente uma vez por trimestre, e extraordinariamente, sempre que for convocada pelo seu presidente, por iniciativa própria ou a solicitação do Conselho de Administração e, ainda, a pedido de qualquer vogal.

## Artigo 25º

**Fiscal único**

1. Se não se justificar a existência do Conselho Fiscal, este pode ser substituído por um Fiscal único.

2. São aplicáveis ao Fiscal único, com as necessárias adaptações, as normas respeitantes ao Conselho Fiscal.

3. O Fiscal único deve ser uma sociedade de auditoria ou um auditor certificado.

## Artigo 26º

**Remuneração**

A remuneração dos membros do Conselho Fiscal ou do Fiscal único é fixada por resolução do Conselho Ministros, tendo em conta as condições do mercado e, em particular, a política salarial das entidades reguladas.

## Secção IV

**Conselho consultivo**

## Artigo 27º

**Função**

O Conselho Consultivo é o órgão de consulta e participação na definição das linhas gerais de actuação da AAC e nas tomadas de decisão do Conselho de Administração.

## Artigo 28º

**Composição**

1. O Conselho Consultivo é composto por:

- a) 3 (Três) representantes dos operadores do sector de aviação civil ou das organizações representativas dos mesmos;
- b) 1 (Um) representante dos utentes ou consumidores ou das suas associações de defesa dos seus direitos;
- c) 1 (Um) representante nomeado pelo membro do Governo responsável pela área das Finanças;
- d) 1 (Um) representante nomeado pelo membro do Governo responsável pela área da aviação civil;
- e) 1 (Um) representante nomeado pelo membro do Governo responsável pela área das comunicações.

2. O Presidente do Conselho Consultivo é designado pelo membro do Governo responsável pela área dos transportes e da aviação civil.

3. Os representantes dos operadores do sector de aviação civil ou das suas associações representativas, bem como dos utentes ou consumidores ou das associações de defesa dos seus direitos são por aqueles livremente escolhidos e indicados ao Presidente do Conselho Consultivo.

4. O Conselho Consultivo considera-se constituído quando tiverem sido designadas, pelo menos, 2/3 (dois terços) das pessoas previstas no n.º 1.

5. A nomeação dos membros do Conselho Consultivo é feita por um período de 3 (três) anos, sem prejuízo da sua substituição, a todo o tempo, pela entidade que representa.

Artigo 29º

#### Competências

1. Compete ao Conselho Consultivo pronunciar-se, por sua própria iniciativa ou a pedido do Conselho de Administração, sobre todas as questões respeitantes à função reguladora da AAC, nomeadamente, sobre os regulamentos, as decisões tarifárias e as contribuições financeiras legalmente impostas aos operadores sujeitos à sua jurisdição.

2. Compete ainda ao Conselho consultivo, pronunciar-se sobre os seguintes instrumentos de gestão:

- a) Os planos anuais e plurianuais de actividades e o relatório de actividades;
- b) O relatório e conta de gerências e o relatório anual do órgão de fiscalização;
- c) O orçamento e as contas;
- d) Os regulamentos internos da AAC.

3. O Conselho Consultivo pode apresentar ao Conselho de Administração sugestões ou propostas destinadas a fomentar ou aperfeiçoar as actividades da AAC.

Artigo 30º

#### Funcionamento

1. O Conselho Consultivo reúne ordinariamente pelo menos duas vezes por ano, e extraordinariamente sempre que convocado pelo seu presidente, por sua iniciativa, ou por solicitação do Conselho de Administração, ou a pedido de 1/3 (um terço) dos seus membros.

2. Os membros do Conselho de Administração e do Conselho Fiscal ou o fiscal único podem assistir às reuniões do Conselho Consultivo e participar nos trabalhos, sem direito de voto, por convocação do respectivo presidente.

3. Podem, ainda, participar nas reuniões do Conselho Consultivo, sem direito a voto, por convocação do seu presidente, mediante proposta do Conselho de Administração, personalidades ou representantes de instituições cuja presença seja considerada necessária para esclarecimentos dos assuntos em apreciação.

Artigo 31º

#### Senhas de presença

Aos membros do Conselho Consultivo podem ser atribuídas senhas de presença pela sua participação nas reuniões, no montante a fixar por Resolução do Conselho de Ministros.

Secção V

#### Disposições comuns aos órgãos

Artigo 32º

#### Procedimento

1. Às deliberações dos órgãos colegiais da AAC é aplicável o regime previsto na legislação sobre procedimentos administrativos, com as excepções previstas nos números seguintes.

2. Nas votações não pode haver abstenções.

3. As actas das reuniões devem ser subscritas por todos os membros presentes na reunião, salvo no caso do Conselho Consultivo, em que são subscritas somente pelo respectivo presidente e secretário.

4. Cada órgão aprova o respectivo regulamento interno de funcionamento.

Artigo 33º

#### Convocações

1. Os órgãos da AAC reúnem por convocação do respectivo presidente, endereçada a cada um dos seus membros, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

2. Consideram-se validamente convocadas as reuniões que se realizem periodicamente em local, dias e horas pre-estabelecidos e ainda as reuniões cuja realização tenha sido deliberada em reunião anterior, na presença ou com conhecimento de todos os membros do órgão convocado e com indicação do local, dia e hora.

## CAPÍTULO II

### Serviços e pessoal

Artigo 34º

#### Serviços

1. A AAC dispõe de serviços indispensáveis à efectivação das suas atribuições, sendo a respectiva organização e funcionamento fixados em regulamento interno.

2. A AAC pode recorrer à aquisição de serviços externos sempre que a especificidade das matérias aconselhe o recurso a especialistas nacionais ou estrangeiros e tal se revele, de forma comprovada, mais eficiente e eficaz para a prossecução das suas atribuições.

Artigo 35º

#### Regime e quadro de pessoal

1. A AAC dispõe de quadro de pessoal estabelecido em regulamento próprio, sendo a tabela remuneratória respectiva aprovada pelo Conselho de Administração.

2. A AAC pode ser parte em instrumentos de regulamentação colectiva de trabalho.

3. O pessoal da AAC encontra-se sujeito ao regime do contrato individual de trabalho, sendo abrangido pelo regime da previdência social dos trabalhadores por conta de outrem.

4. O recrutamento do pessoal está sujeito a procedimento estabelecido no artigo 63º da Lei n.º 20/VI/2003, de 21 de Abril.

5. As condições de prestação e de disciplina do trabalho são definidas em regulamento próprio da AAC, com observância das disposições legais imperativas do regime do contrato individual de trabalho.

#### Artigo 36º

##### Incompatibilidades

1. A adopção do regime do contrato individual de trabalho não dispensa, nos termos da Constituição, a aplicação dos requisitos e limitações decorrentes da prossecução do interesse público, nomeadamente os respeitantes a acumulações e incompatibilidades para os funcionários e agentes administrativos.

2. Os trabalhadores da AAC não podem, em qualquer caso, prestar trabalho ou outros serviços, remunerados ou não, a empresas sujeitas à regulação ou supervisão da AAC ou outras cuja actividade colida com as atribuições e competências daquela.

#### Artigo 37º

##### Funções de fiscalização

1. Os trabalhadores da AAC, os respectivos mandatários, bem como as pessoas ou entidades qualificadas devidamente credenciadas que desempenhem funções de fiscalização, quando se encontrem no exercício das suas funções, são equiparados a agentes de autoridade e gozam, nomeadamente, das seguintes prerrogativas:

- a) Aceder e inspecionar, a qualquer hora e sem necessidade de aviso prévio, as instalações, aeronaves, equipamentos e serviços das entidades sujeitas a inspecção e controlo da AAC;
- b) Requisitar documentos para análise, bem como equipamentos e materiais;
- c) Determinar, a título preventivo, e com efeitos imediatos, mediante ordem escrita e fundamentada, a suspensão ou cessação de actividades, a imobilização de aeronaves ou o encerramento de instalações, quando da não aplicação dessas medidas possa resultar risco iminente para a segurança da aviação civil;
- d) Suspender, a título preventivo, e com efeitos imediatos, mediante ordem escrita e fundamentada, o exercício dos privilégios outorgados por licenças, certificados, qualificações ou documentos, em caso de flagrante violação de deveres específicos contidos na lei ou em normas emitidas pela autoridade aeronáutica, até que a mesma seja totalmente eliminada;
- e) Identificar as pessoas que se encontrem em violação flagrante das normas cuja observância lhe compete fiscalizar, no caso de não ser possível o recurso a autoridade policial em tempo útil;

f) Solicitar a colaboração das autoridades administrativas e policiais para impor o cumprimento de normas e determinações que por razões de segurança devem ter execução imediata no âmbito de actos de gestão pública.

2. Da suspensão, cessação, imobilização ou encerramento a que se refere as alíneas c) e d) do n.º 1 é lavrado auto de notícia, o qual é objecto de confirmação pelo órgão competente da AAC no prazo máximo de 15(quinze) dias, sob pena de caducidade da medida preventiva determinada.

3. Aos trabalhadores ou mandatários da AAC, bem como pessoas ou entidades qualificadas devidamente credenciadas que desempenhem as funções a que se refere o n.º 1, são atribuídos cartões de identificação, cujo modelo e condições de emissão constam de portaria do membro do Governo responsável pelo sector da aviação civil, sob proposta do Conselho de Administração.

#### Artigo 38º

##### Mobilidade

1. Os funcionários da administração directa ou indirecta do Estado, bem como os empregados, quadros ou administradores de empresas públicas ou privadas, podem ser chamados a desempenhar funções na AAC, em regime de requisição ou de comissão de serviço, com garantia do lugar de origem e dos direitos nele adquiridos, considerando-se o período de requisição ou de comissão como tempo de serviço prestado nos quadros de que provenham, suportando a AAC as despesas inerentes.

2. Os trabalhadores da AAC podem desempenhar funções noutras entidades, sem prejuízo do disposto no artigo 36º, em regime de destacamento, requisição ou outros, nos termos da lei, com garantia do seu lugar de origem e dos direitos nele adquiridos, incluindo os benefícios de aposentação ou reforma e sobrevivência e da progressão e promoção, considerando-se tal período como tempo de serviço efectivamente prestado na AAC.

3. Os trabalhadores da AAC em comissão de serviço, nos termos do número anterior, podem optar pelo vencimento correspondente ao seu quadro de origem ou pelo correspondente às funções que vão desempenhar.

4. São da responsabilidade da entidade onde se encontrem a exercer funções o pagamento do salário e demais encargos.

## CAPÍTULO IV

### Gestão financeira e patrimonial

#### Artigo 39º

##### Regras gerais

1. A AAC dispõe de liberdade de gestão patrimonial e financeira própria das autoridades administrativas independentes, no quadro do seu orçamento, não lhe sendo aplicáveis as regras da contabilidade pública nem o regime dos serviços autónomos, fundos autónomos e institutos públicos, nomeadamente em matéria de autorização de despesas, com as excepções previstas nos números seguintes:

2. A gestão económica, financeira e patrimonial da AAC é disciplinada pelos instrumentos de gestão previsional, pelos documentos de prestação de contas e pelo balanço social.

3. A AAC deve adoptar procedimentos contratuais regidos pelos requisitos de publicidade, da concorrência e da não discriminação, bem como da qualidade e economicidade.

4. O orçamento, que consta do Orçamento do Estado, e a contabilidade da AAC são elaborados de acordo com o Plano Nacional de Contabilidade, com as necessárias adaptações.

5. A actividade financeira da AAC está sujeita ao controlo exercido pelo Conselho Fiscal ou Fiscal único, directamente ou através da realização de auditorias solicitadas a entidades independentes, bem como aos demais sistemas de controlo previstos na lei.

Artigo 40º

#### Património

1. A AAC dispõe de património próprio, constituído pelos seus bens, direitos e obrigações de conteúdo económico.

2. A AAC pode ter sob sua jurisdição bens do património do Estado que sejam afectados ao exercício das suas funções, nos termos da lei.

3. Os bens da AAC que se revelarem desnecessários ou inadequados ao cumprimento das suas atribuições são incorporados no património do Estado, salvo quando devam ser alienados, sendo essa incorporação determinada nos termos da legislação aplicável.

4. A AAC elabora e mantém actualizado anualmente, com referência a 31 de Dezembro, o inventário de bens e direitos, tanto os próprios como os do Estado que lhes estejam afectados.

5. Em caso de extinção, o património da AAC reverte para o Estado, salvo quando se tratar de fusão ou incorporação de organismos, caso em que o património pode reverter para o novo organismo.

Artigo 41º

#### Receitas

A AAC dispõe de receitas próprias, nomeadamente:

- a) Taxas pelos serviços prestados;
- b) Contribuições legalmente impostas aos operadores do sector da aviação civil que sejam necessárias para financiar o seu orçamento;
- c) 8% (oito por cento) da facturação anual da Região de Informação de Voo Oceânica do Sal (FIR Oceânica do Sal), com referência ao ano imediatamente anterior;
- d) As dotações e transferências do Orçamento do Estado e as participações e subsídios provenientes de quaisquer outras entidades públicas e privadas nacionais ou estrangeiras;
- e) O produto da alienação de bens próprios e da constituição de direito sobre eles;
- f) Os juros decorrentes de aplicações financeiras;

g) As heranças, legados ou doações que lhe sejam destinados;

h) Os saldos apurados em cada exercício;

i) As custas dos processos de contra-ordenação;

j) O produto do reembolso de despesas realizadas por conta de outrem, no âmbito das atribuições que lhe estão cometidas;

k) Os juros decorrentes de aplicações financeiras;

l) Quaisquer outros rendimentos ou receitas que por lei, contrato ou outra forma lhe sejam atribuídos.

Artigo 42º

#### Despesas

1. Constituem despesas da AAC as que resultem de encargos decorrentes da prossecução das respectivas atribuições.

2. A AAC está sujeita aos procedimentos do regime de contratação pública no respeitante à aquisição ou locação de bens móveis e à aquisição de serviços.

3. Compete ao Conselho de Administração ou ao seu presidente, conforme os casos, autorizar as despesas, ressalvados os casos especiais previstos na lei.

Artigo 43º

#### Contribuições dos operadores

1. As contribuições dos operadores do sector de aviação civil a que a AAC tem direito nos termos da alínea b) do artigo 41º não ultrapassam montante superior a 0,75% do total das receitas dos operadores do sector de aviação civil sob sua jurisdição.

2. Na fixação do montante previsto no número anterior, bem como da sua repartição específica por cada um dos operadores do sector de aviação civil, a AAC observa os princípios e regras dos procedimentos regulatórios designadamente, a audição das entidades reguladas e outras entidades interessadas, bem como ao disposto no n.º 2 do artigo 46º.

3. As contribuições referidas no n.º 1 são incluídas nas tarifas a praticar pelos operadores do sector da aviação civil.

4. Os operadores do sector da aviação civil devem transferir para a AAC, no início de cada trimestre, um quadro do respectivo montante das contribuições a que estão sujeitas nos termos da alínea b) do artigo 41º.

5. Os recursos obtidos por via das contribuições dos operadores do sector de aviação civil só poderão ser utilizados para financiar actividades próprias da AAC, nos termos do plano de actividades aprovados.

Artigo 44º

#### Cobrança de créditos

1. Os créditos da AAC provenientes de taxas ou outras receitas cuja obrigação de pagamento esteja estabelecida na lei, estão sujeitos a cobrança coerciva, fazendo-se esta nos termos do Código de Processo Tributário.

2. Os documentos representativos das receitas referidas no número anterior constituem título executivo, para todos os efeitos legais.

## Artigo 45º

**Destino das coimas**

As coimas aplicadas pela AAC pertencem ao Estado, devendo ser entregues no Tesouro, no prazo regulamentar.

## Artigo 46º

**Projectos de orçamento e plano de actividades**

1. O projecto de orçamento, e o plano de actividades são elaborados pelo Conselho de Administração, com a antecedência mínima de 4 (quatro) meses em relação ao início do ano civil, e submetidos à apreciação do Conselho Fiscal ou Fiscal Único, para efeitos de parecer.

2. O projecto de orçamento, acompanhado de parecer do Conselho Fiscal, é remetido ao membro do Governo responsável pela área das Finanças para homologação e integração no Orçamento do Estado.

3. A homologação considera-se tacitamente concedida ao fim de 60 (sessenta) dias.

4. Sem prejuízo do seu possível reforço com recursos de natureza distinta das contribuições dos operadores do sector de aviação civil, o valor anual do orçamento da AAC não pode ultrapassar 0,75% (setenta e cinco por cento) do total das receitas dos operadores do sector de aviação civil no período a que respeita o orçamento.

## Artigo 47º

**Relatório e contas**

1. O Conselho de Administração elabora e aprova um relatório e contas no final de cada ano, os quais estão sujeitos ao parecer do Conselho Fiscal ou Fiscal Único, até ao final do mês de Março do ano seguinte àquele a que diz respeito.

2. Na elaboração das contas devem seguir-se as normas e os preceitos definidos no Plano Nacional de Contabilidade, com as devidas adaptações.

3. No caso de o somatório dos custos verificado ter excedido o montante previsto no orçamento e o relatório e contas não ter merecido parecer favorável do órgão referido no n.º 1, o Conselho de Administração deve justificar os desvios ocorridos.

## CAPÍTULO VI

**Responsabilidade e controlo judicial**

## Artigo 48º

**Relatório ao Governo e à Assembleia Nacional e audições parlamentares**

1. A AAC elabora e envia, até o dia 30 de Junho de cada ano, ao Governo e à comissão especializada competente da Assembleia Nacional, um relatório anual sobre as suas actividades de regulação.

2. O relatório referido no número anterior é ainda objecto de publicação.

3. Sempre que tal lhe seja solicitado, o presidente do Conselho de Administração deve apresentar-se perante a comissão especializada competente da Assembleia Nacional, para prestar esclarecimentos ou dar conta da actividade da AAC.

## Artigo 49º

**Responsabilidade civil, disciplinar, financeira e criminal**

A AAC, bem como os titulares dos seus órgãos e os seus trabalhadores respondem civil, disciplinar, financeira e criminalmente pelos actos e omissões que pratiquem no exercício das suas funções, nos termos da Constituição e demais legislação aplicável.

## Artigo 50º

**Controlo judicial**

1. A actividade da AAC de natureza administrativa fica sujeita à jurisdição administrativa, nos termos da respectiva legislação.

2. As sanções por infracções contra-ordenacionais são impugnáveis, nos termos gerais, junto dos tribunais competentes.

3. Das decisões proferidas no âmbito da resolução de litígios cabe recurso para os tribunais judiciais ou arbitrais, nos termos previstos na lei.

## Artigo 51º

**Entidades independentes de controlo**

A AAC está sujeita à jurisdição do Provedor de Justiça e de outras entidades independentes de controlo da Administração, nos termos da lei.

## Artigo 52º

**Fiscalização do Tribunal de Contas**

1. A AAC está sujeita à jurisdição do Tribunal de Contas, nos termos da legislação competente.

2. Os actos e contratos da AAC não estão sujeitos a visto prévio do Tribunal de Contas, sendo, no entanto, obrigatória a apresentação das contas anuais para efeitos de julgamento.

## CAPÍTULO VIII

**Disposições diversas e finais**

## Artigo 53º

**Sigilo**

1. Os titulares dos órgãos da AAC, os respectivos mandatários, as pessoas ou entidades qualificadas, devidamente credenciadas, bem como os seus trabalhadores, eventuais ou permanentes, estão especialmente obrigados a guardar sigilo de todos os factos cujo conhecimento lhes advenha pelo exercício das suas funções.

2. Sem prejuízo do disposto em legislação penal e civil, a violação do dever de sigilo profissional constitui infracção disciplinar.

## Artigo 54º

**Não discriminação**

1. A AAC não discrimina os operadores do sector de aviação civil, devendo para isso, assegurar a equidade de condições para todos.

2. Os contratos ou licenças não devem conferir vantagem competitiva no mercado a nenhum operador do sector de aviação civil.

## Artigo 55º

**Informação e sensibilização**

1. A AAC deve criar e desenvolver programas para instruir os consumidores sobre os seus direitos, questões de segurança e eficiência, em conjunto com os operadores do sector de aviação civil.

2. A AAC pode organizar seminários e publicar informação ao público sobre as suas funções e sobre assuntos da sua jurisdição.

## Artigo 56º

**Estudos**

1. A AAC elabora estudos, designadamente, sobre a relação entre métodos de formação tarifária e o desenvolvimento das actividades económicas, bem como dos impactos daquela resultante.

2. A AAC pode coordenar a realização desses estudos com outras instituições públicas ou privadas, as quais podem contribuir para o desenvolvimento das políticas no sector de aviação civil.

## Artigo 57º

**Investigação e desenvolvimento**

A AAC pode apoiar investigação e desenvolvimento em assuntos relacionados com o sector de aviação civil.

## Artigo 58º

**Publicação das deliberações**

São objecto de publicação na II Série do Boletim Oficial e disponibilizados através de brochura:

- a) As decisões da AAC relativas a tarifas e preços e demais aspectos reguladores;
- b) Os regulamentos com eficácia externa emitidos pela AAC;
- c) O relatório anual da actividade regulatória;
- d) O orçamento e as contas de exercício.

## Artigo 59º

**Página electrónica**

1. A AAC deve disponibilizar um sítio na Internet, com todos os dados relevantes, nomeadamente, o diploma de criação, os estatutos e regulamentos, em especial os que tenha eficácia externa, bem como a composição dos seus órgãos, incluindo os planos, orçamentos, relatórios e contas referentes aos dois últimos anos da sua actividade e ainda as deliberações e as instruções genéricas emitidas.

2. A página electrónica serve de suporte para a divulgação de modelos e formulários para a apresentação de requerimentos por via electrónica, visando a satisfação dos respectivos pedidos e obtenção de informações *on line*, nos termos legalmente admitidos.

## Artigo 60º

**Logótipo**

A AAC utiliza, para identificação de documentos e tudo o mais que se relacionar com os respectivos serviços, um logótipo, cujo modelo será aprovado pelo Conselho de Administração.

O Ministro de Estado e das Infraestruturas, Transportes e Telecomunicações, *Manuel Inocêncio de Sousa*

**Decreto-Legislativo n.º 4/2009**

de 7 de Setembro

A experiência colhida nos quase oito anos da aplicação do Código Aeronáutico de Cabo Verde aconselhou a alteração de algumas disposições normativas existentes e a criação de novas, com vista a acompanhar os progressos ocorridos nesse lapso de tempo.

De facto, durante esses anos, atestou-se a ocorrência de avanços significativos no sector da aviação civil, motivados pelas exigências do desenvolvimento técnico, económico-social e político, pelo que se mostrou necessário ajustar a legislação aeronáutica civil, sobretudo, o Código Aeronáutico de Cabo Verde, às tendências de evoluções internacionais emergentes destas realidades.

Neste sentido, o Governo solicitou uma autorização para legislar sobre determinadas matérias constantes do Código Aeronáutico de Cabo Verde, aprovado pelo Decreto Legislativo n.º 01/2001, de 20 de Agosto.

O pedido de autorização legislativa que o Governo solicitou, desponta em parte, porque algumas disposições normativas contidas no Código Aeronáutico, não conformavam com o avanço acelerado da aviação e com as normas internacionais de aviação ratificadas por Cabo Verde e abrangidas na Convenção de Chicago, assinada em 1944, cuja observância e cumprimento é obrigatório.

Por outro lado, importa ressaltar que depois da aprovação da Lei das Agências Reguladoras Independentes (Lei 20/VI/2003, de 21 de Abril) e a consequente criação da Agência de Aviação Civil (AAC), entidade reguladora independente, criada em Julho de 2004, através do Decreto-Lei n.º 28/2004 de 12 de Julho, algumas competências que antes eram consagradas ao Governo, passaram a ser da jurisdição da AAC, pelo que, se entendeu conciliar essas competências com a Lei das Agências Reguladoras Independentes, alterando-se o Código Aeronáutico, de modo a adequá-lo a nova realidade legislativa e o novo modelo regulatório instituído no sector da aviação civil nacional.

Outrossim, cumpre ressaltar que parte das modificações, despontam da necessidade do Estado de Cabo Verde cumprir com os requisitos exigidos pelo programa da Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), designado, “Programa Universal da OACI de Auditoria e de Vigilância da Segurança Operacional (USOAP)”, que tem por propósito verificar os níveis de segurança operacional dos Estados Membros.

Finalmente, reconhecido a necessidade de alterar o Decreto Legislativo n.º 01/2001, quis-se aproveitar a oportunidade para se proceder à correcção de algumas gralhas que este apresentava, que devia ter sido objecto de rectificações nos termos e prazos legais, tencionando desta forma, dissipar eventuais interpretações desacertadas das suas disposições normativas e permitindo uma melhor análise e aplicação por parte dos seus utilizadores.

Propondo-se corrigir as lacunas existentes e as situações novas surgidas e visando harmonizar as disposições normativas com as normas internacionais de aviação

ratificadas por Cabo Verde, o Governo, então, sob proposta da Autoridade Aeronáutica, resolveu alterar o Código Aeronáutico de Cabo Verde por forma a garantir o desenvolvimento seguro e ordenado da aviação.

As alterações introduzidas, vem seguramente, permitir a Autoridade Aeronáutica, ter um controlo efectivo das actividades da aviação e contar com mais marcos jurídicos que lhe permite estabelecer de forma eficiente e eficaz, os preceitos que servirão para melhorar a segurança das operações no nosso sistema de aviação civil.

A primeira revisão ao Código Aeronáutico de Cabo Verde, aprovado pelo Decreto Legislativo n.º 01/2001, de 20 de Agosto, é uma exigência ditada, pelas razões acima expostas e consagra as seguintes orientações:

1. Do ponto de vista material, esta iniciativa legislativa procedeu à correcção de algumas gralhas contidas nas disposições normativas do Código e ainda, cuidou de melhorar e reforçar outras tantas;

2. O Código Aeronáutico entendeu necessário ajustar os artigos 16º, 17º, 19º e 22º, com a Convenção de Chicago de 1944, considerando a importância de se harmonizar a linguagem utilizada na aviação internacional;

3. No concernente as infra-estruturas aeronáuticas, procurou-se, com a alteração do artigo 38º, dar uma redacção que melhor adaptasse a nova realidade regulatória no sector da aviação, fortalecendo-se a competência da autoridade aeronáutica para cancelar, suspender ou restringir o trânsito aéreo em qualquer aeródromo ou aeroporto, sempre que razões de segurança ou emergência, assim o aconselham e caso houver urgência na tomada da medida.

4. Ressalta-se, que este dispositivo faculta a autoridade aeronáutica a oportunidade de suspender ou restringir o trânsito aéreo nos aeródromos ou aeroportos apenas se houver motivos de ordem essencialmente técnicos.

5. Quanto a questão das limitações ao direito de propriedade e das superfícies limitadoras de obstáculos, constatado que foi a ausência de previsão normativa que limitasse as construções nas imediações das infra-estruturas de apoio à navegação, visando suprir tal vazio, tratou-se de incluir no artigo 43º uma redacção, que prevê a protecção das infra-estruturas de apoio a navegação, o que certamente, contribuirá para afastar os riscos de um eventual acidente de aviação.

6. A questão terminológica é bastante relevante na aplicação do Código, para tanto, há que se ter bastante cuidado com o seu uso. Assim, ao apurar-se que a definição de aeronave estava desajustada com a doutrina internacional a esse respeito, modificou-se a redacção do artigo 47º, no sentido de se oferecer maior excelência jurídica a esta definição.

7. À norma referente a matéria de arresto de aeronaves, foi aditada uma nova alínea, com vista a garantir a cobrança de um crédito pelos serviços acessórios ou complementares prestado à actividade da aviação. Aos três casos que permitiam a imobilização de aeronaves por arresto acresce-se mais um.

8. O artigo 121º do Código prevê a possibilidade do Estado de matrícula fazer transferência das funções e obrigações, mas não admitia a possibilidade de aceitar essas funções e obrigações do Estado de matrícula.

9. Neste sentido, querendo-se colmatar esta omissão e com o intuito de harmonizar o Código com a Resolução n.º 68/VI/2003 de 24 de Março, que trata desta matéria, procurou-se estabelecer as regras jurídicas nele previstos, aditando-se um novo número ao artigo referenciado no parágrafo anterior.

10. A exploração de serviço de transporte aéreo exige previamente uma autorização administrativa e técnica, conforme a prática internacional, assim, bebendo-se das legislações comparadas sobre esta matéria, resolveu-se inserir no Código, de forma cristalina, a necessidade de se emitir uma licença técnica nos casos de se requerer a exploração qualquer serviço de transporte aéreo.

11. Em matéria de fiscalização das actividades aeronáuticas comerciais, foram reforçadas as competências da autoridade aeronáutica contidas no artigo 172º, destacando-se a competência para, imobilizar a aeronave sempre que o incumprimento das normas represente um risco para a segurança do voo, das pessoas e bens e para proibir o exercício dos privilégios outorgados por licenças, certificados, qualificações ou documentos, em caso de flagrante violação de deveres específicos contidos na lei ou em normas emitidas pela autoridade aeronáutica.

12. Motivado essencialmente por algumas dúvidas levantadas pelas reguladas, na interpretação do artigo 173º, este acabou, em certa medida, por incorporar uma redacção mais convincente, onde se estabelece a competência para a autoridade aeronáutica, emitir, emendar, revogar e publicar regulamentos de execução indispensáveis ao exercício das suas atribuições, deixando de fazer referência apenas aos regulamentos aeronáuticos de Cabo Verde, designados por CV-CAR.

13. Ao mesmo artigo acrescentou-se um novo número, com desígnio de cumprir com mais uma recomendação da OACI, que consiste, na possibilidade da autoridade aeronáutica poder conceder isenções aos regulamentos, salvaguardando, obviamente, a segurança e o interesse público.

14. Foram ainda incorporadas às disposições relativas à caducidade, suspensão e revogação de licenças administrativas e contratos de concessão, novas condições, com destaque para a possibilidade da autoridade aeronáutica poder, a todo o tempo e nas condições estabelecidas em regulamento, declarar a caducidade das licenças ou concessões, suspende-las ou revogá-las, se o explorador se opuser à fiscalização e inspecção previstas no Código e seus regulamentos ou deixar de reunir os requisitos legais que deram origem a autorização ou concessão e ainda, se o explorador, ao receber uma notificação da autoridade aeronáutica sobre incumprimento das disposições contratuais ou legais, não as corrigir ou sanar nos prazos estabelecidos nos contratos ou determinados por aquela autoridade.

15. O Código e os regulamentos de aviação civil nacionais, vêm seguindo as normas internacionais liberalizantes no

sector aeronáutico, e evidentemente, não se podia deixar num Código tão moderno como nosso, o normativo do artigo 177º, uma vez que os sistemas informatizados de reservas são resultados da liberalização do transporte aéreo no mundo.

16. Considerando que o transporte aéreo e os sistemas informatizados de reservas são dois elementos complementares entre si, impunha-se eliminar a limitação prevista no artigo 177º, passando doravante os estrangeiros a poderem ser proprietários destes sistemas.

17. Com vista a apregoar a sã concorrência e à defesa do consumidor, reformulou-se a redacção do artigo 200º, ficando patente neste, que os subscritores que provocarem prejuízos aos utentes, ocasionado, pela manipulação de informações, serão responsabilizados pela sua acção.

18. No que respeita à questão da responsabilidade, regulada no Título X do Código, cumpre mencionar que foram feitas alterações nos vários articulados que o compõe no sentido de harmoniza-los com as disposições da Convenção de Montreal de 1999, importada para o nosso ordenamento jurídico, através da Resolução n.º 103/VI/2004, de 21 de Junho, e com os princípios internacionais relativos à recusa de embarque, cancelamento e atrasos prolongados de voo, que também, já se encontram plasmados na legislação aeronáutica cabo-verdiana, através do Decreto-Lei n.º 35/2006, de 26 de Junho.

19. Como consequência de uma prática internacional, modificou-se o artigo 256º, retirando-se a Autoridade Aeronáutica, a competência para organizar e dirigir as operações de busca, assistência e salvamento de aeronaves, pessoas e bens.

20. A competência respeitante as acções de busca e salvamento são atribuídas ao Estado, que designará uma instituição melhor vocacionada, para organizar e dirigir as operações de busca e salvamento.

21. A OACI aconselha os Estados a criarem entidades autónomas que se ocuparão da investigação de acidentes e incidentes sérios, ficando a Autoridade Aeronáutica apenas com a possibilidade de investigar os incidentes. Deste modo, absorvendo-se as recomendações da OACI, dispôs-se a modificar o artigo 265º do Código e como corolário deste novo figurino, os artigos subsequentes sobre a matéria, sofreram reajustes.

22. Em relação às contra-ordenações aeronáuticas, optou-se por clarificar que a violação dos regulamentos aeronáuticos, incluindo as directivas, ordens e instruções dimanadas da autoridade aeronáutica, que não caracteriza crime, constitui contra-ordenação, punível com coima e sanção. Dissipou-se assim, a dúvida que persistia se a violação das directivas, ordens e instruções dimanadas da autoridade aeronáutica, constituíam ou não contra-ordenação.

23. Assim, introduziu-se modificações aos artigos 293º e 295º, referindo-se que a violação das directivas, ordens e instruções dimanadas da autoridade aeronáutica, que não caracteriza crime, constitui contra-ordenação.

24. Nesta matéria, convém ainda sublinhar que, por questões enfrentadas na prática, com a aplicação das

sanções acessórias, se estabeleceu nos artigos 294º e 315º a possibilidade de se aplicar a suspensão ou inabilitação do exercício da profissão, ao invés da suspensão ou inabilitação do certificado de idoneidade aeronáutica, porque nem todo o pessoal aeronáutico é detentor deste certificado, o que muitas vezes inviabilizava a medida sancionatória.

25. Finalmente, quanto a designação da autoridade aeronáutica, resolveu-se no artigo 321º, alterar a designação do Instituto de Aviação Civil para Agência de Aviação Civil.

Foram ouvidos os representantes das empresas do sector de aviação.

Ao abrigo da autorização legislativa concedida pela Lei n.º 44/VII,2009, de 24 de Agosto;

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

#### Artigo 1º

##### **Alteração ao Decreto Legislativo n.º 01/2001, de 20 de Agosto**

Os artigos 2º, 12º, 15º, 16º, 17º, 19º, 22º, 25º, 26º, 38º, 40º, 43º, 47º, 70º, 79º, 88º, 89º, 92º, 99º, 122º, 124º, 125º, 133º, 135º, 161º, 172º, 173º, 174º, 175º, 177º, 188º, 200º, 214º, 215º, 218º, 219º, 220º, 221º, 223º, 225º, 239º, 245º, 256º, 257º, 260º, 265º, 266º, 268º, 269º, 271º, 272º, 287º, 293º, 294º, 295º, 304º, 315º e o 321º e as epígrafes do título VIII, do capítulo III e do título X do capítulo VI do Decreto-Legislativo n.º 01/2001, de 20 de Agosto, passam a ter a seguinte redacção:

#### «Artigo 2º

[...]

1. [...].

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

#### Artigo 12º

[...]

1. [...].

2. Para efeitos do disposto no número anterior, a autoridade aeronáutica estabelece 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 operacional.

3. [...].

4. [...].

#### Artigo 15º

##### **Condições de transporte de substâncias ou coisas perigosas**

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

2. [...].

Artigo 16º

[...]

Nenhuma aeronave pode circular sem transportar a bordo certificados de matrícula e de aeronavegabilidade válidos, bem como o livro de bordo e demais documentos exigidos pelos respectivos regulamentos aeronáuticos.

Artigo 17º

[...]

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

2. [...].

Artigo 19º

[...]

1. A autoridade aeronáutica pode, antes da partida, durante o voo e após a chegada, 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. [...].

Artigo 22º

[...]

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

2. [...].

Artigo 25º

[...]

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

2. [...].

3. [...].

Artigo 26º

[...]

1. [...].

2. [...]:

a) [...];

b) Quando determinado pela autoridade competente.

3. Não podem, igualmente, ser deslocados ou removidos do lugar de aterragem, sem autorização da autoridade competente, 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 38º

[...]

1. A autoridade aeronáutica pode cancelar, suspender ou restringir o trânsito aéreo em qualquer aeródromo ou aeroporto, sempre que razões de segurança ou emergência o aconselham e houver urgência na tomada da medida.

2. [revogado].

3. Nos casos previstos no número anterior, deve a autoridade aeronáutica, comunicar, previamente a sua decisão ao Governo.

Artigo 40º

[...]

Os serviços de trânsito aéreo são prestados pelo Estado ou por privados, mediante licença concedida pela autoridade aeronáutica ou contrato de concessão.

Artigo 43º

[...]

1. As construções, instalações, plantações, estruturas e os elementos, permanentes ou transitórias, situadas 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, bem como às infra-estruturas de apoio a navegação, 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. [...].

Artigo 47º

[...]

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

Artigo 70º

[...]

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

2. [...].

Artigo 79º

**Arresto de aeronave**

Só pode ser ordenada a imobilização de uma aeronave por arresto:

a) [...];

b) [...];

c) [...].

Artigo 88º

[...]

1. A Autoridade competente pode proceder à imediata remoção de aeronave ou suas partes ou despojos, quando

representam um perigo para a aeronavegação, a infraestrutura aeronáutica, os meios de comunicação ou a sua permanência no lugar do acidente ou da imobilização possa provocar a sua deterioração.

2. [...].

Artigo 89º

[...]

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, se aplicável.

Artigo 92º

[...]

1. [...].

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

Artigo 99º

[...]

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 livro de bordo.

2. [...].

Artigo 122º

[...]

1. [...].

2. A transferência e aceitação previstas no artigo anterior não produzem 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.

Artigo 124º

[...]

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

a) [...];

b) [...];

c) [...];

d) [...];

e) [...];

f) Serviço de transporte aéreo internacional, todo o serviço aéreo que é prestado entre o território 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. [...].

Artigo 125º

[...]

1. A exploração de qualquer actividade comercial aérea requer uma licença técnica e uma 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 fixa por decreto regulamentar as regras de tramitação dos pedidos de licença administrativa, bem como as condições e mecanismos de contratação de concessão de exploração.

3. [...].

4. [...].

5. [...].

Artigo 133º

[...]

1. Nenhuma licença administrativa, técnica ou concessão de exploração é atribuída ou contratualizada sem a comprovação prévia da capacidade jurídica, técnica e economico-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 pela via da concessão deve entregar previamente à entidade concedente uma garantia pelo cumprimento das suas obrigações, nas condições e montantes que resultarem da contratualização da concessão.

Artigo 135º

#### **Normas técnicas e operacionais**

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

#### **CAPÍTULO III**

#### **Serviços de transporte aéreo internacional**

Artigo 161º

#### **Normas técnicas e operacionais**

A autoridade aeronáutica estabelece as normas técnicas e operacionais a que devem obedecer os serviços de transporte aéreo internacional explorados por empresas nacionais e estrangeiras.

Artigo 172º

[...]

[...]:

a) [...];

b) Exercer a fiscalização técnico-operacional, jurídica, económica e financeira do explorador;

c) Suspender o exercício das actividades, quando considere que não foram cumpridas as condições de segurança operacional ou garantidos os riscos cuja cobertura seja legalmente obrigatória;

d) [...];

e) [...];

f) [...].

Artigo 173º

[...]

1. A autoridade aeronáutica deve, igualmente, garantir o cumprimento das normas e práticas recomendadas nos Anexos Técnicos da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 1944, em tudo o que estiver relacionado com o disposto no presente código.

2. Para efeitos do disposto no número anterior, a autoridade aeronáutica deve emitir, emendar, revogar e publicar regulamentos de execução indispensáveis ao exercício das suas atribuições, e todos aqueles que forem necessários para a adequada aplicação deste Código, bem como suas sucessivas modificações.

Artigo 174º

[...]

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

Artigo 175º

[...]

1. [...].

2. [...]:

a) [...];

b) [...];

c) O serviço for interrompido, parcial ou totalmente, sem causa justificativa ou sem autorização da autoridade aeronáutica;

d) A empresa for declarada em estado de falência, liquidação ou dissolução por decisão judicial e no entendimento da autoridade aeronáutica ou, solicitado o seu concurso preventivo, não oferecer garantias adequadas para assegurar a prestação dos serviços;

e) [...];

f) [...].

3. [...].

Artigo 177º

[...]

As pessoas singulares ou colectivas estrangeiras podem ser proprietárias de sistemas informatizados de reservas instalados no país.

Artigo 188º

**Manipulação indevida de informações dos transportadores participantes**

[...].

Artigo 200º

**Manipulação de informações**

Os subscritores são responsáveis pelos prejuízos causados aos utentes por todo acto doloso ou culposos que lhes sejam imputáveis, ocasionado pela manipulação de informações proporcionadas por um sistema informatizado de reservas.

Artigo 214º

[...]

1. No transporte aéreo de pessoas, o transportador paga, a título de adiantamento, às pessoas legitimadas a pleitear indemnização, no prazo e forma determinados, o montante que se vier a estabelecer no respectivo regulamento.

2. No transporte aéreo de bagagens e mercadorias, a responsabilidade do transportador é fixada por passageiro e por quilo, respectivamente, salvo o disposto nos números 3 e 4 seguintes.

3. [...].

4. [...].

5. O montante da indemnização por passageiro ou por quilo é fixada por regulamento.

6. É, igualmente, fixado por regulamento o montante de indemnização em relação as bagagens de mão do passageiro.

Artigo 215º

[...]

1. Nos casos de avaria, a pessoa habilitada a receber a bagagem ou mercadoria deve apresentar uma reclamação à transportadora imediatamente após a descoberta da avaria e, o mais tardar, 7 (sete) dias a contar da recepção, caso se trate de bagagem registada, e 14 (catorze) dias a contar da recepção, caso se trate de mercadoria.

2. Nos casos de destruição, a reclamação deve, também, ser feita nos prazos previstos no número anterior, mas contados a partir da data em que o proprietário da bagagem, expedidor ou destinatário da mercadoria, tomar conhecimento da destruição.

3. Em caso de atraso na entrega das bagagens e mercadorias, a reclamação deve ser apresentada, o mais tardar, no prazo de 21 (vinte e um) dias a contar da data em que a bagagem ou mercadoria foi colocada à sua disposição.

a) [Revogado].

b) [Revogado].

4. As reclamações devem ser apresentadas por escrito e entregues ou enviadas nos prazos acima referidos.

Artigo 218º

**Direitos do passageiro em casos de não realização, interrupção, antecipação ou atraso de voo**

1. Se o voo previsto não for realizado, o passageiro tem direito ao reembolso do preço da passagem correspondente ao percurso não realizado, ao reencaminhamento, em condições de transportes equivalentes, para o seu destino

final e ao pagamento das despesas ordinárias de deslocação, alimentação, alojamento e comunicação, no prazo e forma determinados no respectivo regulamento.

2. Em caso de interrupção de voo, o passageiro tem direito ao reembolso da parte proporcional do preço da passagem pelo percurso não realizado e da parte ou partes da viagem já efectuadas se o voo já não se justificar em relação ao plano inicial de viagem, cumulativamente, nos casos em que se justifique, um voo gratuito de regresso ao ponto de partida, ao reencaminhamento, em condições de transportes equivalentes, para o seu destino final, e ainda, 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, no prazo e forma determinados no respectivo regulamento.

3. [...].

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 nos termos do respectivo regulamento.

5. O disposto nos números anteriores não impede a indemnização ao passageiro pelos danos sofridos, em virtude da não realização, interrupção, antecipação ou atraso de voo.

Artigo 219º

[...]

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 embarcado no primeiro voo semelhante de um outro transportador que fizer a mesma rota, ou ainda, a receber o reembolso da parte proporcional do preço da passagem pelo percurso não realizado e da parte ou partes da viagem já efectuadas se o voo já não se justificar em relação ao plano inicial de viagem, cumulativamente, nos casos em que se justifique, um voo gratuito de regresso ao ponto de partida, no prazo e forma determinados no respectivo regulamento.

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 nos termos do respectivo regulamento.

3. [...].

Artigo 220º

[...]

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, a menos que haja cancelado a reserva do voo contratado,

com pelo menos 24 (vinte e quatro) horas de antecedência à hora prevista para a saída do mesmo, não tem o direito de exigir a devolução, total ou parcial, do preço.

2. [...].

Artigo 221º

[...]

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 a que se vier a estabelecer no respectivo regulamento, salvo se por decisão judicial ou arbitral se fixar um montante maior.

Artigo 223º

[...]

1. [...].

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 deveu exclusivamente ao estado de saúde do passageiro.

3. [...].

Artigo 225º

[...]

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 seus trabalhadores ou agentes, actuando no exercício das suas funções.

Artigo 239º

[...]

1. O explorador de aeronave exonera-se da sua responsabilidade pelos danos causados, se provar que, tanto ele como os seus trabalhadores ou agentes, 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 seus trabalhadores ou agentes, actuando no exercício das suas funções.

## CAPÍTULO VI

### Órgão de controlo de trânsito aéreo

Artigo 245º

[...]

1. [...].

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

3. Os arquivos e documentos relativos à protecção e ordenamento do voo, contendo 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 controlo de trânsito aéreo, sob pena de caducidade.

4. [...].

Artigo 256º

[...]

Compete ao Estado organizar e dirigir as operações de busca, assistência e salvamento de aeronaves e de socorro dos tripulantes e passageiros, dentro do seu território ou nas suas águas jurisdicionais, de conformidade com o disposto no Anexo 12 da Convenção Sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 1944.

Artigo 257º

[...]

As disposições do presente Título são também aplicáveis aos casos de busca e salvamento de aeronaves realizados pelos meios rodoviários ou marítimos salvaguardando as competências e a coordenação com as demais entidades competentes.

Artigo 260º

[...]

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

2. A remuneração prevista no número anterior é da responsabilidade dos proprietários dos bens salvados, 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 salvados.

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 salvados.

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

Artigo 265º

[...]

Qualquer acidente ou incidente grave de aviação é investigado por uma entidade responsável pela investigação de acidentes de Aviação, a ser criado pelo respectivo regulamento, e actua 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 266

[...]

1. Qualquer pessoa que tomar conhecimento da ocorrência de qualquer acidente ou incidente grave 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 entidade responsável pela investigação de acidentes de Aviação mais próxima do lugar, adoptando, no entanto, as providências necessárias a uma adequada vigilância nos termos do artigo seguinte até à chegada desta.

Artigo 268º

[...]

Qualquer pessoa é obrigada a prestar declarações perante a entidade responsável pela investigação de acidentes de Aviação ou autoridade aeronáutica em tudo quanto esteja relacionado com a investigação de acidentes ou incidentes de aviação.

Artigo 269º

[...]

As autoridades, pessoas e instituições têm a obrigação de elaborar os relatórios que lhes forem solicitados pela entidade responsável pela investigação de acidentes de Aviação ou pela autoridade aeronáutica, bem como de permitir a estas o exame da documentação e dos antecedentes necessários aos fins da investigação.

Artigo 271º

[...]

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 entidade responsável pela investigação de acidentes de Aviação e após prévia autorização da autoridade judiciária.

Artigo 272º

[...]

1. A intervenção da entidade responsável pela investigação de acidentes de Aviação 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. [...].

3. A intervenção das autoridades judiciária ou policial deve ser previamente concertada com a entidade responsável pela investigação de acidentes de Aviação.

Artigo 287º

[...]

Sempre que for comprovada uma infracção ao presente Código ou aos seus regulamentos, directivas, ordens e instruções ou uma aeronave tenha causado um dano, a autoridade aeronáutica lavra 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 293º

[...]

1. A violação das disposições do presente Código e dos seus regulamentos, bem como, a violação dos regulamentos aeronáuticos cabo-verdianos, incluindo as directivas, ordens e instruções dimanadas da autoridade aeronáutica, 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. [...].

Artigo 294º

[...]

1. [...].

2. [...]:

a) [...];

b) Inabilitação temporária de 30 (trinta) dias até 4 (quatro) anos para o exercício da profissão a que a contra-ordenação respeita;

c) [...];

d) [...];

e) [...].

3. [...].

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, quando a coima não for paga no prazo fixado;

5. [...]:

a) [...];

b) [...];

c) [...].

Artigo 295º

[...]

Compete à autoridade aeronáutica instaurar os processos por contra-ordenações que violem o presente Código e seus regulamentos, os regulamentos aeronáuticos cabo-verdianos, incluindo as directivas, ordens e instruções dimanadas da autoridade aeronáutica, delas conhecer e aplicar as sanções correspondentes, sem prejuízo da competência dos tribunais prevista na lei.

Artigo 304º

**Transporte proibido**

1. [...]:

a) [...];

b) [...].

2. [...].

3. [...].

Artigo 315º

[...]

1. Sem prejuízo de outros casos permitidos pela lei, quando o infractor for condenado em pena de prisão superior a 6 (seis) meses, seja qual for a sua natureza, pode ser-lhe aplicada a sanção acessória de inabilitação temporária do exercício da profissão em que o crime foi cometido, por igual período e até ao limite previsto na alínea b) do nº 2 do artigo 294º, tendo em conta as circunstâncias referidas no nº 3 desse mesmo artigo.

2. [...].

a) [...];

b) [...];

c) [...].

Artigo 321º

[...]

A autoridade aeronáutica referida no presente Código é a Agência de Aviação Civil (AAC) ou o organismo ou a entidade que o venha a substituir.»

Artigo 2º

**Aditamento ao Decreto-Legislativo nº 1/2001, de 20 de Agosto**

São aditados os nºs 3 e 4 ao artigo 17º, o nº 2 ao artigo 40º, a alínea d) ao artigo 79º, o nº 2 ao artigo 121º, as alíneas d), e), f) e i) ao artigo 172º, o nº 3 ao artigo 173º, as alíneas g), h) e i) ao nº 2 e o nº 4 ao artigo 175º, a alínea a) ao nº 1 do artigo 214º, o nº 5 ao artigo 218º, o nº 2 ao artigo 220º, os nºs 2 e 3 ao artigo 265º e as alíneas a) e b) ao nº 4 do artigo 294º, do Decreto Legislativo nº 01/2001, de 20 de Agosto, com a seguinte redacção:

«Artigo 17º

[...]

1. [...].

2. [...].

3. O uso dos aparelhos e equipamentos no território de um outro Estado deve ser efectuado de acordo com os regulamentos desse Estado.

4. Os aparelhos e equipamentos apenas podem ser usados por membros da tripulação de voo que possuam uma habilitação para o efeito emitida pelo Estado de registo da aeronave.

Artigo 40º

[...]

1. [...].

2. Os serviços de trânsito aéreo devem ser habilitados nos termos do respectivo regulamento pela autoridade aeronáutica, devendo esta fixar o regime e as condições do seu funcionamento em conformidade com as normas internacionais e práticas recomendadas.

Artigo 79º

[...]

[...]:

a) [...];

- b) [...];
- c) [...];
- d) Para garantir a cobrança de um crédito pelos serviços acessórios ou complementares prestados à actividade da aviação.

Artigo 121º

[...]

1. [...].

2. Quando uma aeronave com matrícula estrangeira seja explorada em território nacional, por utilizadores que tenham a sede principal ou residência permanente em Cabo Verde, mediante contratos de utilização ou acordos similares, o Estado de Cabo Verde, mediante acordo e nos termos estabelecidos nos tratados ou acordos de direito aeronáutico pode aceitar todas ou parte das funções e obrigações do Estado de matrícula.

Artigo 172º

[...]

[...]:

- a) [...];
- b) [...];
- c) [...];
- d) Autorizar o reinício do exercício das actividades, uma vez sanadas as irregularidades e sempre que não constituem causa que motivam a revogação das licenças ou concessões atribuídas para a exploração de actividades aeronáuticas comerciais;
- e) Autorizar a interrupção dos serviços a pedido dos exploradores sempre que não afectem os motivos de necessidade e utilidade geral que motivaram a atribuição das licenças ou a contratualização das concessões;
- f) Imobilizar a aeronave sempre que o incumprimento das normas represente um risco para a segurança do voo, das pessoas e bens até que o mesmo seja totalmente eliminado;
- g) [anterior alínea d)];
- h) [anterior alínea e)];
- i) Proibir o exercício dos privilégios outorgados por licenças, certificados, qualificações ou documentos, em caso de flagrante violação de deveres específicos contidos na lei ou em normas emitidas pela autoridade aeronáutica, até que a mesma seja totalmente eliminada;
- j) [anterior alínea f)].

Artigo 173º

[...]

1. [...].

2. [...].

3. Sem prejuízo do disposto nos números anteriores a autoridade aeronáutica pode conceder isenções aos regulamentos, salvaguardando a segurança e o interesse público.

Artigo 175º

[...]

1. [...].

2. [...]:

a) [...];

b) [...];

c) [...];

d) [...];

e) [...];

f) [...];

g) O explorador se opuser à fiscalização e inspecção previstas no presente Código e seus regulamentos para garantir adequadamente a segurança operacional;

h) O explorador deixar de reunir os requisitos legais que deram origem a autorização ou concessão;

i) O explorador, ao receber uma notificação da autoridade aeronáutica sobre incumprimento das disposições contratuais ou legais, não as corrigir ou sanar nos prazos estabelecidos nos contratos ou determinados pela autoridade aeronáutica.

3. [...].

4. Antes da declaração de caducidade, revogação e suspensão das licenças ou concessões os interessados devem ser ouvidos, ficando estes com direito ao recurso nos termos legais.

Artigo 214º

[...]

1. [...]:

a) O montante a que se referiu não é reembolsável e não pressupõe o reconhecimento de responsabilidade por parte do transportador e pode ser compensada do montante da indemnização final a que corresponda.

2. [...].

3. [...].

4. [...].

5. [...].

6. [...].

Artigo 218º

[...]

1. [...].

2. [...].
3. [...].
4. [...].

5. Se houver previsão de que um voo se vai atrasar em relação a sua hora programada de partida ou ocorrer um atraso o passageiro tem direito ao reembolso da parte proporcional do preço da passagem pelo percurso não realizado e da parte ou partes da viagem já efectuadas se o voo já não se justificar em relação ao plano inicial de viagem, cumulativamente, nos casos em que se justifique, um voo gratuito de regresso ao ponto de partida, e ainda, ao pagamento das despesas ordinárias de deslocação, alimentação, alojamento e comunicação que o passageiro tiver que realizar, no prazo e forma determinados no respectivo regulamento.

6. [anterior n.º 5]

Artigo 220º

[...]

1. [...].

2. Nos casos dos passageiros dos voos nacionais nos quais a viagem de ida e volta se efectuam no mesmo dia, o período determinado no n.º 1 não se aplica, podendo o passageiro solicitar a mudança da sua reserva, ajustando-a aos horários de voos disponíveis.

3. [anterior n.º 2].

Artigo 265º

[...]

1. [...].

2. A entidade responsável pela investigação de acidentes de Aviação realiza as suas funções de investigação de acordo com os critérios técnicos e depende directamente do ministério responsável pela área da aviação civil.

3. Os incidentes de aviação são investigados pela autoridade aeronáutica de acordo com os respectivos regulamentos.

Artigo 294º

[...]

1. [...].

2. [...]:

a) [...];

b) [...];

c) [...];

d) [...];

e) [...].

3. [...].

4. [...]:

a) A sanção acessória de inabilitação temporária ou definitiva do exercício da função ou da actividade a que a contra-ordenação respeita, sendo o infractor titular do certificado de idoneidade aeronáutica ou de uma licença ou concessão;

b) A sanção acessória de inabilitação temporária do exercício da função a que a contra-ordenação respeita, sendo o infractor pessoal que exerce actividade aeronáutica não certificada.

5. [...]:

a) [...];

b) [...];

c) [...].»

Artigo 3º

#### Revogação

São revogados o n.º 2 do artigo 38º, o n.º 3 do artigo 68º, as alíneas a) e b) do n.º 3 do artigo 215º, que passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 38º.

[...]

1. [...].

2. [revogado].

3. [...].

Artigo 68º.

[...]

1. [...].

2. [...].

3. [revogado].

Artigo 215º.

[...]

1. [...].

2. [...].

3. [...].

a) [Revogado];

b) [Revogado].

4. [...].»

Artigo 4º

#### Republicação

É republicado na íntegra o Decreto-Legislativo n.º 1/2001, de 20 de Agosto, com as alterações ora introduzidas, em anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

Artigo 5º

#### Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros.

*José Maria Pereira Neves - Manuel Inocêncio Sousa.*

Promulgado em 7 de Setembro de 2009

Publique-se.

O Presidente da República, PEDRO VERONA RODRIGUES PIRES

Referendado em 7 de Setembro de 2009

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*

## ANEXO

**Decreto-Legislativo nº 1/2001,****de 20 de Agosto****CÓDIGO AERONÁUTICO****TÍTULO I****DISPOSIÇÕES GERAIS****Artigo 1º****Objecto**

O presente Código regula a aeronáutica civil no território nacional e nas suas águas jurisdicionais, 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 e 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 nº 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 6º****Lei e jurisdição estrangeira**

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 nº 2 do artigo anterior.

**Artigo 7º****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 8º****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 10º. do Código Civil.

**TÍTULO II****CIRCULAÇÃO AÉREA****CAPÍTULO I****Princípios Gerais****Artigo 9º****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 10º****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 11º

#### **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 12º

#### **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 estabelece 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 operacional.

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 amargem.

Artigo 13º

#### **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 14º

#### **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 15º

#### **Condições de transporte de substâncias ou coisas perigosas**

1. O transporte de substâncias ou coisas que representem perigo para a segurança do voo, é objecto de regulação e supervisão 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 aeronaves nacionais**

Nenhuma aeronave pode circular sem transportar a bordo certificados de matrícula e de aeronavegabilidade válidos, bem como o livro de bordo e demais documentos exigidos pelos respectivos regulamentos aeronáuticos.

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, instalados ou autorizados, mediante licença, pela autoridade aeronáutica.

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

3. O uso dos aparelhos e equipamentos no território de um outro Estado deve ser efectuado de acordo com os regulamentos desse Estado.

4. Os aparelhos e equipamentos apenas podem ser usados por membros da tripulação de voo que possuam uma habilitação para o efeito emitida pelo Estado de registo da aeronave.

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, durante o voo e após a chegada, 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, sobrevoo e saída de aeronaves**

Artigo 20º

#### **Princípio de autorização prévia**

A entrada, o sobrevoo 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 sobrevoo 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 pode 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 actividades aéreas no país, devem transportar a bordo 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, aplica-se 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 outro 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 as formalidades 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 e saída de aeronaves do país.

## Artigo 26º

**Aterragem fora de aeródromo**

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 competente.

3. Não podem, igualmente, ser deslocados ou removidos do lugar de aterragem, sem autorização da autoridade competente, 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, pode 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, submete o caso à investigação e aplica 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 toma 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-ESTRUTURAS AERONÁUTICAS

## 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**

- Os aeródromos e aeroportos são públicos ou privados.
- São públicos os aeródromos e aeroportos que se destinam ao uso público ou geral de aeronáutica civil.
- 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.
- 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. A autoridade aeronáutica pode cancelar, suspender ou restringir o trânsito aéreo em qualquer aeródromo ou aeroporto, sempre que razões de segurança ou emergência o aconselham e houver urgência na tomada da medida.

2. Nos casos previstos no número anterior, deve a autoridade aeronáutica, comunicar, previamente a sua decisão ao 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.

2. Os serviços e os montantes das taxas referidas no número anterior são determinados e fixados pela autoridade aeronáutica.

## CAPÍTULO II

**Serviços de trânsito aéreo**

Artigo 40º

**Quem pode prestar**

1. Os serviços de trânsito aéreo são prestados pelo Estado ou por privados, mediante licença concedida pela autoridade aeronáutica ou contrato de concessão.

2. Os serviços de trânsito aéreo devem ser habilitados nos termos do respectivo regulamento pela autoridade aeronáutica, devendo esta fixar o regime e as condições do seu funcionamento em conformidade com as normas internacionais e práticas recomendadas.

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, situadas 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, bem como às infra-estruturas de apoio à navegação, 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 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 comunica essa circunstância à autoridade aeronáutica.

2. Recebida a comunicação, a autoridade aeronáutica notifica ao infractor para efectuar a remoção do obstáculo, fixando-lhe um prazo para o efeito não excedente a 30 (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 nº 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 30 (trinta) dias.

5. Findo o prazo previsto no nº 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 dá direito a qualquer indemnização, devendo as respectivas despesas ser suportadas pelo infractor.

7. O disposto nos nºs 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

**Obrigações 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 ou coisas, com excepção dos aerodeslizadores.

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 nº 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 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 de aeronave em nome do adquirente e o registo do 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 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 officioso 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. As 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, emite 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 certifica 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.

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 ou autenticado 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

#### Gradação

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 é 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 7 (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

**Arresto de aeronave**

Só pode ser ordenada a imobilização de uma aeronave por arresto:

- a) Quando contra ela tenha sido decretado arresto não preventivo que ponha termo ao processo;
- b) Para garantir a cobrança de um crédito estipulado para a realização de uma viagem e a aeronave esteja pronta para partir;
- c) 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 nºs 3 e 4 do artigo 58º;
- d) Para garantir a cobrança de um crédito pelos serviços acessórios ou complementares prestados à actividade da aviação.

**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 pode fazer valer o seu privilégio creditório sobre a aeronave se o não tiver registado no prazo de 3 (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 nº 2 do artigo 88º.
- c) O crédito do alienante nos casos previstos nos nºs 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 são 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 nº 1 do artigo 81º.

2. Porém, os privilégios creditórios sobre a carga extinguem-se se a acção não for instaurada dentro do prazo de 15 (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 6 (seis) meses, a contar da data da sua notificação da ocorrência do acidente ou da imobilização.

2. A autoridade aeronáutica regulamenta 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 competente pode proceder à imediata remoção de aeronave ou suas partes ou despojos, quando representam um perigo para a aeronavegação, a infraestrutura 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, se aplicável.

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 determina 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 de voo.

Artigo 93º

#### Direcção de aeródromo público

1. Em qualquer aeródromo público tem 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. Há 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 é 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 livro de bordo.

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 regista nos livros correspondentes os nascimentos e óbitos, bem como os casamentos ocorridos ou celebrados a bordo e remete 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 faz-se à representação diplomática ou consular cabo-verdiana ou, na falta desta, à autoridade competente do país da escala, que faz 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 comunica 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 faz-se 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 faz-se 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 faz intervir a representação diplomática ou consular do país da nacionalidade do falecido mais próxima e, se essa intervenção se mostrar impossível ou muito difícil, comunica o facto à autoridade competente deste país.

## Artigo 103º

**Funções notariais**

O comandante de aeronave regista, 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 107°

**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 108°

**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 109°

**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 110°

**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 nº 2 do artigo 52°.

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 111°

**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 112°

**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 sublocar a aeronave sem o consentimento do locador.

## CAPÍTULO II

**Fretamento**

## Artigo 113°

**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 114°

**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 115° e no nº 2 do artigo 52°.

3. O contrato de fretamento de aeronave que tenha prazos superiores a 6 (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 115°

**Lei aplicável às formalidades**

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

Artigo 116°

**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 convencionados.

Artigo 117°

**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 o 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 118°

**Definição**

“Intercâmbio de aeronave” é o acordo segundo o qual 2 (dois) ou mais exploradores obrigam-se a utilizar reciprocamente as suas aeronaves, com ou sem tripulação.

Artigo 119°

**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 nº 2 do artigo 52°.

3. Os contratos de intercâmbio de aeronaves podem revestir a modalidade de locações ou fretamentos recíprocos.

Artigo 120°

**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 3 (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 121°

**Condições**

1. 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.

2. Quando uma aeronave com matrícula estrangeira seja explorada em território nacional, por utilizadores que tenham a sede principal ou residência permanente em Cabo Verde, mediante contratos de utilização ou acordos similares, o Estado de Cabo Verde, mediante acordo e nos termos estabelecidos nos tratados ou acordos de direito aeronáutico pode aceitar todas ou parte das funções e obrigações do Estado de matrícula.

Artigo 122°

**Efeitos da transferência**

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

4. A transferência e aceitação previstas no artigo anterior não produzem 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 123°

**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 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 técnica e uma 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 fixa por decreto regulamentar as regras de tramitação dos pedidos de licença administrativa, 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 25 (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 transporte 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 estabelece-se 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 estabelece-se 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 aéro-comerciais regulares internos;
- d) Concessão de aval ou garantias financeiras para os investimentos destinados ao requerimento ou expansão dos serviços;
- e) Outros que se mostrarem de interesse público.

## Artigo 130º

**Nacionalidade do pessoal aéro-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 pode autorizar a contratação de uma percentagem de pessoal de nacionalidade estrangeira, pelo prazo de 2 (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 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, técnica ou concessão de exploração é 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 pela via da concessão deve entregar previamente à entidade concedente uma garantia pelo cumprimento das suas obrigações, nas condições e montantes que resultarem da contratualização da concessão.

## Artigo 134º

**Matricula 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 operacionais**

A autoridade aeronáutica estabelece as normas técnicas e operacionais a que devem estar sujeitos os serviços de transporte aéreo interno e autoriza 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 são 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 pode, 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 registo**

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 regulamenta 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 pode, 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

**Cessaçãõ 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, autoriza-se 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 de 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 fica 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 nouro documento de transporte aéreo que a substitua e preencha os requisitos previstos no nº 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 3 (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 nº 2 do artigo 149º, não afecta a existência, nem a validade do contrato, o qual fica sujeita 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 transporte 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 pelo disposto no Título X deste Código.

**CAPÍTULO III****Serviços de transporte aéreo 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 sobrevoos 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 em-

barcados 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, deve se ter 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 operacionais**

A autoridade aeronáutica estabelece as normas técnicas e operacionais a que devem obedecer os serviços de transporte aéreo internacional explorados por empresas nacionais e 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 embarca 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 procura sazonal, 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 1 (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 contratos de código compartilhados, 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 lhe são aplicáveis.

2. A autoridade aeronáutica pode 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-operacional, jurídica, económica e financeira do explorador;

- c) Suspender o exercício das actividades, quando considere que não foram cumpridas as condições de segurança operacional ou garantidos os riscos cuja cobertura seja legalmente obrigatória;
- d) Autorizar o reinício do exercício das actividades, uma vez sanadas as irregularidades e sempre que não constituem causa que motivam a revogação das licenças ou concessões atribuídas para a exploração de actividades aeronáuticas comerciais;
- e) Autorizar a interrupção dos serviços a pedido dos exploradores sempre que não afectem os motivos de necessidade e utilidade geral que motivaram a atribuição das licenças ou a contratualização das concessões;
- f) Imobilizar a aeronave sempre que o incumprimento das normas represente um risco para a segurança do voo, das pessoas e bens até que o mesmo seja totalmente eliminado;
- g) Proibir o emprego de material de voo que não ofereça segurança;
- h) Exigir que o pessoal aeronáutico possua as condições requeridas pelas disposições legais em vigor;
- i) Proibir o exercício dos privilégios outorgados por licenças, certificados, qualificações ou documentos, em caso de flagrante violação de deveres específicos contidos na lei ou em normas emitidas pela autoridade aeronáutica, até que a mesma seja totalmente eliminada;
- j) 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 práticas recomendadas nos Anexos Técnicos da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 1944, em tudo o que estiver relacionado com o disposto no presente código.

2. Para efeitos do disposto no número anterior, a autoridade aeronáutica deve emitir, emendar, revogar e publicar regulamentos de execução indispensáveis ao exercício das suas atribuições, e todos aqueles que forem necessários para a adequada aplicação deste Código, bem como suas sucessivas modificações.

3. Sem prejuízo do disposto nos números anteriores a autoridade aeronáutica pode conceder isenções aos regulamentos, salvaguardando a segurança e o interesse público.

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 missão de inspecção.

**CAPÍTULO VII**

**Caducidade, suspensão e revogação 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, suspendê-las ou revoga-las, se:

- a) O explorador não cumprir as obrigações a que esta 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 ou sem autorização da autoridade aeronáutica;
- d) A empresa for declarada em estado de falência, liquidação ou dissolução por decisão judicial e no entendimento da autoridade aeronáutica 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 nº 2 do artigo 133º.
- g) O explorador se opuser à fiscalização e inspecção previstas no presente Código e seus regulamentos para garantir adequadamente a segurança operacional;
- h) O explorador deixar de reunir os requisitos legais que deram origem a autorização ou concessão;
- i) O explorador, ao receber uma notificação da autoridade aeronáutica sobre incumprimento das disposições contratuais ou legais, não as corrigir ou sanar nos prazos estabelecidos nos contratos ou determinados pela autoridade aeronáutica.

3. Os mecanismos de caducidade e rescisão das concessões de exploração são fixados no respectivo contrato com observância do disposto no número anterior.

4. Antes da declaração de caducidade, revogação e suspensão das licenças ou concessões os interessados devem ser ouvidos, ficando estes com direito ao recurso nos termos legais.

## TÍTULO IX

### SISTEMAS INFORMATIZADOS DE RESERVAS

#### CAPÍTULO I

##### Disposições gerais

Artigo 176°

##### 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 por 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 177°

##### Propriedade

As pessoas singulares ou colectivas estrangeiras podem ser proprietárias de sistemas informatizados de reservas instalados no país.

Artigo 178°

##### 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 179°

##### Liberdade de troca de informações

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

Artigo 180°

##### 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 autoriza, 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 181°

##### 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°

**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 este 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, solicita a intervenção da autoridade aeronáutica, se a questão não puder ser resolvida entre ambos.

## CAPÍTULO III

**Obrigações dos transportadores participantes**

Artigo 195°

**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 fornecem 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 196°

**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 197°

**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 condiciona-la a qualquer acordo comercial com os mesmos.

**CAPÍTULO IV**

**Obrigações dos subscritores**

Artigo 198°

**Exactidão das informações introduzidas**

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

Artigo 199°

**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 200°

**Manipulação de informações**

Os subscritores são responsáveis pelos prejuízos causados aos utentes por todo acto doloso ou culposos que lhes sejam imputáveis, ocasionado pela manipulação de informações proporcionadas por um sistema informatizado de reservas.

**CAPÍTULO V**

**Contrato SIR**

Artigo 201°

**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 202°

**Prazo**

Os contratos que têm por objecto as actividades reguladas pelo presente Título são celebrados pelo prazo máximo de 2 (dois) anos.

Artigo 203°

**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 204°

**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 205°

**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 206°

**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 aos 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 entram 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 acidental 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 de indemnização**

1. No transporte aéreo de pessoas, o transportador paga, a título de adiantamento, às pessoas legitimadas

a pleitear indemnização, no prazo e forma determinados, o montante que se vier a estabelecer no respectivo regulamento:

- a) O montante a que se referiu não é reembolsável e não pressupõe o reconhecimento de responsabilidade por parte do transportador e pode ser compensada do montante da indemnização final a que corresponda.

2. No transporte aéreo de bagagens e mercadorias, a responsabilidade do transportador é fixada por passageiro e por quilo, respectivamente, salvo o disposto nos nºs 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 passageiro ou por quilo é fixada por regulamento.

6. É, igualmente, fixado por regulamento o montante de indemnização em relação as bagagens de mão do passageiro.

#### Artigo 215°

##### **Prazos de reclamação de avarias, perdas ou atrasos**

1. Nos casos de avaria, a pessoa habilitada a receber a bagagem ou mercadoria deve apresentar uma reclamação à transportadora imediatamente após a descoberta da avaria e, o mais tardar, 7 (sete) dias a contar da recepção, caso se trate de bagagem registada, e 14 (catorze) dias a contar da recepção, caso se trate de mercadoria.

2. Nos casos de destruição, a reclamação deve, também, ser feita nos prazos previstos no número anterior, mas contados a partir da data em que o proprietário da bagagem, expedidor ou destinatário da mercadoria, tomar conhecimento da destruição.

3. Em caso de atraso na entrega das bagagens e mercadorias, a reclamação deve ser apresentada, o mais tardar, no prazo de 21 (vinte um) dias a contar da data em que a bagagem ou mercadoria foi colocada à sua disposição.

4. As reclamações devem ser apresentadas por escrito e entregues ou enviadas nos prazos acima referidos.

#### Artigo 216°

##### **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 217°

##### **Efeitos de reclamação fora de prazo**

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

#### Artigo 218°

##### **Direitos do passageiro em casos de não realização, interrupção, antecipação ou atraso de voo**

1. Se o voo previsto não for realizado, o passageiro tem direito ao reembolso do preço da passagem correspondente ao percurso não realizado, ao reencaminhamento, em condições de transportes equivalentes, para o seu destino final e ao pagamento das despesas ordinárias de deslocação, alimentação, alojamento e comunicação, no prazo e forma determinados no respectivo regulamento.

2. Em caso de interrupção de voo, o passageiro tem direito ao reembolso da parte proporcional do preço da passagem pelo percurso não realizado e da parte ou partes da viagem já efectuadas se o voo já não se justificar em relação ao plano inicial de viagem, cumulativamente, nos casos em que se justifique, um voo gratuito de regresso ao ponto de partida, ao reencaminhamento, em condições de transportes equivalentes, para o seu destino final, e ainda, 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, no prazo e forma determinados no respectivo regulamento.

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 nos termos do respectivo regulamento.

5. Se houver previsão de que um voo se vai atrasar em relação a sua hora programada de partida ou ocorrer um atraso o passageiro tem direito ao reembolso da parte proporcional do preço da passagem pelo percurso não realizado e da parte ou partes da viagem já efectuadas se o voo já não se justificar em relação ao plano inicial de viagem, cumulativamente, nos casos em que se justifique, um voo gratuito de regresso ao ponto de partida, e ainda, ao pagamento das despesas ordinárias de deslocação, alimentação, alojamento e comunicação que o passageiro tiver que realizar, no prazo e forma determinados no respectivo regulamento.

6. O disposto nos números anteriores não impede a indemnização ao passageiro pelos danos sofridos, em virtude da não realização, interrupção, antecipação ou atraso de voo.

## Artigo 219°

**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 embarcado no primeiro voo semelhante de um outro transportador que fizer a mesma rota, ou ainda, a receber o reembolso da parte proporcional do preço da passagem pelo percurso não realizado e da parte ou partes da viagem já efectuadas se o voo já não se justificar em relação ao plano inicial de viagem, cumulativamente, nos casos em que se justifique, um voo gratuito de regresso ao ponto de partida, no prazo e forma determinados no respectivo regulamento.

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 nos termos do respectivo regulamento.

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

## Artigo 220°

**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, a menos que haja cancelado a reserva do voo contratado, com pelo menos vinte e quatro horas de antecedência à hora prevista para a saída do mesmo, não tem o direito de exigir a devolução, total ou parcial, do preço.

2. Nos casos dos passageiros dos voos nacionais nos quais a viagem de ida e volta se efectua no mesmo dia, o período determinado no n.º 1 não se aplica, podendo o passageiro solicitar a mudança da sua reserva, ajustando-a aos horários de voos disponíveis.

3. 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 221°

**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 a que se vier a estabelecer no respectivo regulamento, salvo se por decisão judicial ou arbitral se fixar um montante maior.

## Artigo 222°

**Cumulação de responsabilidade**

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

## Artigo 223°

**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 deveu 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 224°

**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 225°

**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 seus trabalhadores ou agentes, actuando no exercício das suas funções.

## Artigo 226°

**Transporte sucessivo e combinado**

1. O transporte que tiver que se efectuar por via aérea e sucessivamente por vários transportadores, através de um só contrato ou de uma série deles, é tido como transporte único, quando for considerado pelas partes como uma só operação.

2. No caso previsto no número anterior, o passageiro pode intentar acções directamente contra o primeiro transportador ou contra o transportador que efectuar o transporte durante o qual tenha ocorrido o acidente ou o atraso.

3. Tratando-se de transporte de bagagens e mercadorias, pode instaurar acções:

- a) O expedidor, contra o primeiro transportador;
- b) O destinatário ou quem tenha o direito à entrega, contra o último transportador;
- c) O expedidor e o destinatário ou quem tenha o direito à entrega, contra o transportador que efectuar o transporte durante o qual tenha 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 transportador 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 da aeronave durante o voo, intencional ou 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 nºs 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 delas 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 236°

#### Danos resultados 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 237°

#### 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 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 238°

#### 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 239°

#### Exoneração de responsabilidade

1. O explorador de aeronave exonera-se da sua responsabilidade pelos danos causados, se provar que, tanto ele como os seus trabalhadores ou agentes, 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 seus trabalhadores ou agentes, actuando no exercício das suas funções.

Secção III

#### Danos causados a terceiros a superfície

Artigo 240°

#### 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 devido a caso fortuito ou força maior, o explorador de cada aeronave responde pelos danos causados, nas condições previstas no presente Capítulo.

Artigo 241°

#### Direito de regresso

1. Nos casos previstos no nº 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 242°

#### 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

#### Órgão de controlo de trânsito aéreo

Artigo 244º

##### Responsabilidade

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

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

- a) O pleno ressarcimento dos danos materiais e morais causados às pessoas, em virtude da prática de actos ou omissões dolosos ou negligentes, por parte do seu pessoal no exercício das suas funções e na esfera das suas competências;
- b) O pleno ressarcimento dos prejuízos sofridos pelos 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 controlo 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 controlo 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 controlo 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 controlo de trânsito aéreo, quando este, por razões de defesa nacional ou outras, não tenha fornecido os arquivos ou registos contendo as mensagens trocadas entre o seu pessoal e os comandantes das aeronaves ou órgãos de controlo de trânsito aéreo e demais organismos.

3. Os arquivos e documentos relativos à protecção e ordenamento do voo, contendo 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 controlo de trânsito aéreo, sob pena de caducidade.

4. Compete ao autor, a alegação e prova da culpa do órgão de controlo 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 controlo 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 controlo 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 (vinte e quatro) 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 (trinta e seis) 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 nº 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 nº 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.

## CAPITULO 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., nºs 1 e 2, 223º., nºs 1 e 2, 225º., 231º., nº.1 e 234º., nº.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 ao Estado organizar e dirigir as operações de busca, assistência e salvamento de aeronaves e de socorro dos tripulantes e passageiros, dentro do seu território ou nas suas águas jurisdicionais, 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 salvaguardando as competências e a coordenação com as demais entidades competentes.

## CAPÍTULO II

### Direitos e obrigações de exploradores de aeronaves

Artigo 258°

#### 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 259°

#### Direito à indemnização

1. Os exploradores de aeronaves que tenham prestado assistência a outra aeronave, colaborando 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 260°

#### Direito à remuneração

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

2. A remuneração prevista no número anterior é da responsabilidade dos proprietários dos bens salvados, 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 salvados.

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 salvados.

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

Artigo 261°

#### 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 exploradores de aeronaves

Artigo 262°

#### Obrigações

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

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

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

Artigo 263°

#### 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 264°

#### 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 nº 1 do artigo 262° forem cumpridas em relação a aeronaves públicas é aplicável o disposto no nº 3 do artigo 259°.

## TÍTULO XII

### Investigação de acidentes e incidentes de aviação

Artigo 265°

#### Competência

1. Qualquer acidente ou incidente grave de aviação é investigado por uma entidade responsável pela investigação de acidentes de Aviação, a ser criado pelo respectivo regulamento, e actua 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.

2. A entidade responsável pela investigação de acidentes de Aviação realiza suas funções de investigação de acordo com os critérios técnicos e depende directamente do ministério responsável pela área da aviação civil.

3. Os incidentes de aviação são investigados pela autoridade aeronáutica de acordo com os respectivos regulamentos.

Artigo 266

#### Obrigações de informar

1. Qualquer pessoa que tomar conhecimento da ocorrência de qualquer acidente ou incidente grave 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 entidade responsável pela investigação de acidentes de Aviação 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

#### Obrigações 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

#### Obrigações de prestar declarações

Qualquer pessoa é obrigada a prestar declarações perante a entidade responsável pela investigação de acidentes de Aviação ou autoridade aeronáutica em tudo quanto esteja relacionado com a investigação de acidentes ou incidentes 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 entidade responsável pela investigação de acidentes de Aviação ou pela autoridade aeronáutica, bem como de permitir a estas o exame da documentação e dos antecedentes necessários aos fins da investigação.

Artigo 270º

#### Obrigações 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 objecto

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 entidade responsável pela investigação de acidentes de Aviação e após prévia autorização da autoridade judiciária.

Artigo 272º

#### Acções judiciais e intervenções policiais

1. A intervenção da entidade responsável pela investigação de acidentes de Aviação 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 entidade responsável pela investigação de acidentes de Aviação.

### TÍTULO XIII

#### Seguros

Artigo 273º

#### Seguro obrigatório de pessoal a 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 de 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 reúnam os requisitos pela respectiva legislação.

Artigo 276º

#### Seguros de aeronaves estrangeiras

Nenhuma aeronave estrangeira é autorizada a circular no espaço aéreo cabo-verdiano, sem que demonstre 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

#### Aeroclube

Artigo 282º

#### Conceito de Aeroclube

Entende-se por Aeroclube, qualquer associação civil, dotada de personalidade jurídica, criada fundamentalmente para a prática de 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 aeroclubes 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 regulamenta 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 nº 1 do artigo anterior apenas são 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 Aeroclube, 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 regulamenta 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, directivas, ordens e instruções ou uma aeronave tenha causado um dano, a autoridade aeronáutica lavra o 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

**Obrigaçãõ de comunicaçãõ 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 detençãõ ou prisãõ**

1. Quando houver detençãõ ou prisãõ de membros da tripulaçãõ 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 continuaçãõ do voo.

2. Se durante o voo for cometido uma infracçãõ a que, nos termos de tratados ou acordos internacionais ou da lei, caiba prisãõ 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

**Apreensãõ 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 autorizaçãõ especialmente exigida.

2. Se a apreensãõ for confirmada, as substâncias ou coisas referidas no número anterior são entregues, mediante requerimento, à autoridade aeronáutica, salvo disposiçãõ legal ou decisãõ 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 imobilizaçãõ 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 de-

vem 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 violaçãõ das disposições do presente Código e dos seus regulamentos, bem como, a violaçãõ dos regulamentos aeronáuticos cabo-verdianos, incluindo as directivas, ordens e instruções dimanadas da autoridade aeronáutica, que não seja caracterizada por lei como crime constitui contra-ordenaçãõ, punível com coima e sanções acessórias nos termos e condições previstos em legislaçãõ própria e, em tudo que nesta não estiver especialmente regulado, pela lei geral.

2. Na aplicaçãõ 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 (dez mil escudos) a 10.000.000\$00 (dez milhões de escudos).

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

- a) Suspensãõ de 30 (trinta) dias até 6 (seis) meses, de licenças ou concessões atribuídas para a exploraçãõ de serviços aéreo-comerciais;
- b) Inabilitaçãõ temporária de 30 (trinta) dias até 4 (quatro) anos para o exercício da profissãõ a que a contra-ordenaçãõ respeita;
- c) Inabilitaçãõ definitiva, do exercício das funções conferidas pelos certificados de idoneidade aeronáutica;
- d) Revogaçãõ de licenças ou concessões atribuídas para a exploraçãõ de serviço aéreo-comerciais;
- e) Caducidade de licenças ou concessões atribuídas para a exploraçãõ de serviço aéreo-comerciais.

3. As sanções previstas no número anterior são aplicáveis, tendo sempre em conta a gravidade da contra-ordenaçãõ cometida, o grau de culpa, a situaçãõ 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, quando a coima não for paga no prazo fixado:

- a) A sanção acessória de inabilitação temporária ou definitiva do exercício da função ou da actividade a que a contra-ordenação respeita, sendo o infractor titular do certificado de idoneidade aeronáutica ou de uma licença ou concessão;
- b) A sanção acessória de inabilitação temporária do exercício da função a que a contra-ordenação respeita, sendo o infractor pessoal que exerce actividade aeronáutica não certificada.

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 nº 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 presente Código e seus regulamentos, os regulamentos aeronáuticos caboverdianos, incluindo as directivas, ordens e instruções dimanadas da autoridade aeronáutica, 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 envia ao Ministério Público no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) horas.
- b) No caso previsto na alínea anterior, o Ministério Público não deduz 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, é punido com pena de prisão de 5 (cinco) a 12 (doze) anos.

2. Na mesma pena incorre 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 é de 7 (sete) a 12 (doze) anos.

4. Se dos factos previstos neste artigo resultar acidente, lesão ou morte, a pena de prisão aplicável é de 16 (dezasseis) a 25 (vinte e cinco) anos.

Artigo 298º

#### Atentado contra aeronave 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, é punido com pena de prisão de 2 (dois) a 8 (oito) anos.

2. Na pena prevista no número anterior, incorre 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 é de 4 (quatro) a 8 (oito) anos.

4. Se em consequência dos factos previstos neste artigo resultar acidente ou lesão, a pena de prisão aplicável é de 6 (seis) a 12 (doze) anos e, se resultar a morte, de 16 (dezasseis) a 25 (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, é punido com pena de prisão de 1 (um) a 5 (cinco) anos.

2. Se, em consequência dos factos previstos no número anterior, resultar acidente ou morte de alguma pessoa, a pena de prisão aplicável é de dez a (16) dezasseis anos.

Artigo 300º

#### Atentado contra a segurança da aviação civil

1. É punido com pena de prisão de 1 (um) a 5 (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 é de 2 (dois) a 8 (oito) anos e, se resultar a morte, de 4 (quatro) a 12 (doze) anos.

3. Se o acidente for causado por imprudência ou negligência, a pena de prisão aplicável é de 6 (seis) meses a 2 (dois) anos.

4. Se, nos casos previstos no número anterior, resultar lesão ou morte, a pena de prisão aplicável é de 3 (três) anos.

Artigo 301°

**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, é punido com pena de prisão de 1 (um) a 4 (quatro) anos.

2. Se, em consequência dos factos previstos no número anterior, resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável é de 2 (dois) a 6 (seis) anos e, se resultar lesão ou morte, de 4 (quatro) a 8 (oito) anos.

Artigo 302°

**Condução e utilização ilícitas de aeronaves**

1. É punido com pena de prisão de 1 (um) a 4 (quatro) anos, quem:

- a) Conduzir ou fizer conduzir aeronaves sem o certificado de idoneidade aeronáutica de ou 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 da 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 é de 2 (dois) a 6 (seis) anos e, se resultar lesão ou morte, de 4 (quatro) a 8 (oito) anos.

Artigo 303°

**Autorização indevida de entrada, sobrevoo 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 sobrevoo ou a saída destes, de qualquer espécie de explosivos através de aeronaves, é punido com pena de prisão de 6 (seis) meses a 3 (três) anos.

2. Se, como consequência de qualquer dos factos previstos no número anterior, resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável é de 1 (um) a 4 (quatro) anos e, se resultar lesão ou morte, de 4 (quatro) a 8 (oito) anos.

Artigo 304°

**Transporte proibido**

1. É punido com pena de prisão de 2 (dois) a 6 (seis) anos, quem, sem a devida autorização ou em violação das prescrições da autoridade competente:

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

2. Se a prática dos factos previstos no número anterior se referir a substâncias inflamáveis ou coisas perigosas, a pena de prisão é de 6 (seis) meses a 3 (três) anos.

3. Se, como consequência de qualquer dos factos previstos no nº 1, resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável é de 2 (dois) a 6 (seis) anos e, se resultar lesão ou morte, de 4 (quatro) a 8 (oito) anos.

Artigo 305°

**Eliminação ou adulteração de marcas de nacionalidade e matrícula de aeronaves**

1. Quem eliminar ou adulterar as marcas de nacionalidade de ou matrícula de aeronaves, é punido com pena de prisão de 6 (seis) a 3 (três) anos.

2. Se, como consequência de qualquer dos factos previstos no número anterior, resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável é de 2 (dois) a 6 (seis) anos e, se resultar lesão ou morte, de 4 (quatro) a 8 (oito) anos.

Artigo 306°

**Identificação falsa de aeronaves**

1. Quem identificar falsamente uma aeronave perante os serviços de trânsito aéreo, é punido com pena de prisão de 6 (seis) meses a 3 (três) anos.

2. Se, como consequência do facto previsto no número anterior, resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável é de 2 (dois) a 6 (seis) anos e, se resultar lesão ou morte, de 4 (quatro) a 8 (oito) anos.

Artigo 307°

**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, é punido com pena de prisão de 6 (seis) meses a 3 (três) anos.

2. Se, em consequência de qualquer dos factos previstos no número anterior, resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável é de 2 (dois) a 6 (seis) anos e, se resultar lesão ou morte, de 4 (quatro) a 8 (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, é punido com pena de prisão de 6 (seis) meses a 3 (três) anos.

2. Se, em consequência de qualquer dos factos previstos no número anterior, resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável é de 2 (dois) a 6 (seis) anos e, se resultar lesão ou morte, de 4 (quatro) a 8 (oito) anos.

Artigo 309º

#### **Sobrevoo 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, é punido com pena de prisão de 2 (dois) a 6 (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, é punido com pena de prisão de 6 (seis) meses a 2 (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, tenha sido inabilitado para o seu exercício, é punido com a pena de prisão de 1 (um) a 4 (quatro) anos.

2. Se, em consequência de qualquer dos factos previstos no nº 1, resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável é de 2 (dois) a 6 (seis) anos e, se resultar lesão ou morte, de 4 (quatro) a 8 (oito) anos.

Artigo 312º

#### **Incumprimento do dever de socorro aeronáutico**

São punidos com pena de prisão de 6 (seis) a 18 (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 a 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)**

É punido com pena de prisão de 6 (seis) meses a 3 (três) anos, quem:

a) Introduzir ou fizer introduzir num sistema informatizado de reservas informações inexactas, 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 conexões 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 por 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, é punido com pena de prisão de 6 (seis) meses a 3 (três) anos.

2. Na mesma pena prevista no número anterior, incorre 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 6 (seis) meses, seja qual for a sua natureza, pode ser-lhe aplicada a sanção acessória de inabilitação temporária do exercício da profissão em que o crime foi cometido, por igual período e até ao limite previsto na alínea b) do nº 2 do artigo 294º, tendo em conta as circunstâncias referidas no nº 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 nº 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 o 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 aeronaves**

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 nºs 2 do artigo 240º e 1, 2 e 3 do artigo 241º, é de 2 (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 transacção que ponha termo ao processo judicial, o prazo de prescrição começa a correr a partir da data do trânsito em julgado da sentença ou transacção 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 2 (dois) anos**

1. É, de igual modo, de 2 (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 aero-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 nº 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, exercer, em caso algum, os 3 (três) anos a contar do dia em que o dano foi causado.

4. Nos casos previstos na alínea c) do nº 1, o prazo de prescrição conta-se a partir do dia da ocorrência do facto.

5. Nas situações previstas na alínea d) do nº 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 nº 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 3 (três) anos**

1. É de 3 (três) anos o prazo de prescrição das acções:

- a) De indemnização e remuneração, nos casos de busca e salvamento;
- b) Contra os órgãos de controlo 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 a Agência de Aviação Civil (AAC) ou o organismo ou a entidade que o venha a substituir.

O Ministro de Estado e das Infraestruturas, Transportes e Telecomunicações, *Manuel Inocêncio Sousa*.

# FAÇA OS SEUS TRABALHOS GRAFICOS NA INCV



## NOVOS EQUIPAMENTOS NOVOS SERVIÇOS DESIGNER GRÁFICO AO SEU DISPOR



### BOLETIM OFICIAL

Registo legal, nº 2/2001, de 21 de Dezembro de 2001



Av. Amílcar Cabral/Calçada Diogo Gomes, cidade da Praia, República Cabo Verde.

C.P. 113 • Tel. (238) 612145, 4150 • Fax 61 42 09

Email: incv@gov1.gov.cv

Site: www.incv.gov.cv

#### AVISO

Por ordem superior e para constar, comunica-se que não serão aceites quaisquer originais destinados ao Boletim Oficial desde que não tragam aposta a competente ordem de publicação, assinada e autenticada com selo branco.

Sendo possível, a Administração da Imprensa Nacional agradece o envio dos originais sob a forma de suporte electrónico (Disquete, CD, Zip, ou email).

Os prazos de reclamação de faltas do Boletim Oficial para o Concelho da Praia, demais concelhos e estrangeiro são, respectivamente, 10, 30 e 60 dias contados da sua publicação.

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

A inserção nos Boletins Oficiais depende da ordem de publicação neles aposta, competentemente assinada e autenticada com o selo branco, ou, na falta deste, com o carimbo a óleo dos serviços donde provenham.

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

#### ASSINATURAS

Para o país:

	Ano	Semestre
I Série .....	8.386\$00	6.205\$00
II Série.....	5.770\$00	3.627\$00
III Série .....	4.731\$00	3.154\$00

Para países estrangeiros:

	Ano	Semestre
I Série .....	11.237\$00	8.721\$00
II Série.....	7.913\$00	6.265\$00
III Série .....	6.309\$00	4.731\$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.

AVULSO por cada página ..... 15\$00

#### PREÇO DOS AVISOS E ANÚNCIOS

1 Página .....	8.386\$00
1/2 Página .....	4.193\$00
1/4 Página .....	1.677\$00

Quando o anúncio for exclusivamente de tabelas intercaladas no texto, será o respectivo espaço acrescentado de 50%.

## PREÇO DESTA NÚMERO — 1080\$00