

BOLETIM OFICIAL

Terça-feira, 30 de abril de 2019

Número 18

Dos assuntos para publicação no "Boletim Oficial" devem ser enviados o original e o duplicado, devidamente autenticados pela entidade responsável, à Direção-Geral da Função Pública - Repartição de Publicações, a fim de se autorizar a sua publicação. Contactos: Tm. 96 697 72 63 / 95 591 68 03

Os pedidos de assinatura ou anúncios avulsos do "Boletim Oficial" devem ser dirigidos à Direção Comercial da INACEP - Imprensa Nacional, Empresa Pública -, Avenida do Brasil, Apartado 287 - 1204 Bissau Codex - Bissau Guiné-Bissau. Contactos: Tm. 96 662 71 24 - 97 723 88 12 - Email: inacep_imprensa@yahoo.com.br

SUPLEMENTO

SUMÁRIO

PARTE I

Assembleia Nacional Popular

Lei n.º 7/2018

Alteração no artigo 6.º da Lei n.º 9/2008

Lei n.º 8/2018

Aprovado Código Aéreo.

PARTE I

ASSEMBLEIA NACIONAL POPULAR

Lei n.º 7/2018

Preâmbulo

O Conselho de Ministro da União Monetária da África Ocidental aprovou na sua sessão ordinária de 29 de setembro de 2017, a Decisão n.º 11 de 29/09/2017/CM/UMOA, relativa a adoção do projeto da Lei Uniforme que modifica e completa a Lei uniforme relativa a regulamentação dos Sistemas Financeiros Descentralizados da União Monetária da África Ocidental.

Convindo transpor o conteúdo da referida decisão, a Assembleia Nacional Popular decreta, nos termos da alínea c) do artigo 85.º e da alínea d) do artigo 86.º da Constituição da República o seguinte:

ARTIGO 1.º

Objeto

Alteração do artigo 6.º

A presente Lei visa introduzir as alterações no artigo 6.º da Lei n.º 9/2008, de 26 de agosto.

ARTIGO 2.º

O artigo 6.º, da lei n.º 9/2008 de 26 de agosto passa a ter a seguinte redação:

1. Os sistemas financeiros descentralizados são classificados em duas categorias, segundo a natureza das operações a que são autorizadas a efetuar:

- a) As instituições que recebem depósitos e concedem créditos aos seus membros ou a terceiros;
- b) As instituições que concedem créditos, sem exercer atividades de receção de depósitos.

2. Os sistemas financeiros descentralizados de uma categoria não podem exercer atividades de uma outra categoria sem autorização prévia do ministro, concedida nos mesmos termos que os requeridos no processo de autorização de exercício.

3. Os sistemas financeiros descentralizados podem exercer as atividades de acordo com os princípios das finanças islâmicas.

4. As instruções do Banco Central definem as modalidades de exercício de atividades pelos sistemas financeiros descentralizados, de acordo com os princípios das finanças islâmicas.

5. Os sistemas financeiros descentralizados que queiram exercer atividades ou profissões regidas pelas disposições específicas devem solicitar as autorizações que se requerem e se conformam às legislações aplicáveis às operações pretendidas, sob a reserva das disposições contrárias da presente lei.

ARTIGO 3.º

A presente lei entra em vigor após a sua publicação no Boletim Oficial.

Aprovado em 3 de dezembro de 2018. — O Presidente da Assembleia Nacional Popular, **Cipriano Cassamá**.

Promulgada em 30 de abril de 2019. — O Presidente da República, **José Mário Vaz**

Lei n.º 8/2018

CÓDIGO AÉREO DA GUINÉ-BISSAU

Preambulo

A República da Guiné-Bissau adotou o seu primeiro Código Aéreo em 1985, através do Decreto-Lei n.º 4-A/85, de 16 de outubro, num contexto aeronáutico próprio, de então caracterizado, principalmente, pela forte intervenção do Estado na globalidade das atividades do setor da aviação civil, em que chamava a si as funções tanto de regulador, como de transportador, fornecedor de serviço de navegação aérea, operador aeroportuário e de prestador de assistência em terra, etc.

Poucos anos depois do aparecimento do referido código, deu-se início a uma profunda reflexão no continente, sobre o modelo africano de transporte aéreo e procura de respostas para os reais problemas que se colocavam sobre o setor, comparativamente aos restantes continentes. Apesar do seu baixo índice de desenvolvimento, traduzido num enorme défice de serviços aéreos nas relações intra-continental, a África comportava, paradoxalmente, a mais alta taxa de acidente e de acidentalidade aéreas do mundo.

Tratando-se de um continente, com Estados desprovidos ou com poucas infraestruturas de outros modos de transportes, designadamente, terrestres, marítimos e ferroviário, o transporte aéreo devia ser considerado estratégico no processo de desenclavamento e de aproximação dos Estados e as respetivas cidades, fatores considerados fundamentais no processo de integração rápida dos respetivos

nações e povos. Desse exercício resulta o reconhecimento de que factores que podiam favorecer nesse sentido eram, entre outros, a abertura do espaço aéreo continental e a liberalização do acesso ao mercado do transporte aéreo nos Estados, a semelhança do que estava a suceder na América do Norte e na Europa, esta última sua principal parceira nas trocas dos serviços aéreos.

Destas considerações resultaram a assinatura, em 1988, da Declaração de Yamoussoukro, destinada a incitar e encorajar as companhias aéreas a adoptar posturas mais cooperativas entre si, de forma a estimular e galvanizar as ligações aéreas entre Estados sem, contudo, grandes resultados. Mais tarde e, em reacção a hesitação das companhias aéreas, os Estados decidiram pela assinatura da Decisão de Yamoussoukro, que propunha, entre outras medidas, a abertura dos espaços aéreos nacionais, a livre troca dos direitos de tráfego e a liberalização de acesso ao mercado de transporte aéreo.

Resultaram dessa nova configuração maior complexidade do sistema, em que o Estado passa a apresentar-se não como parte ou actor, mas sim como mestre do jogo, reservando-se a si às prerrogativas de ditar regras, fiscalizar e impor o seu cumprimento. A entidade encarregue desta função deve ser provida de capacidade e meios técnicos e institucionais adequados para assegurar o funcionamento seguro, expedito e eficiente do transporte aéreo.

Os acontecimentos de 11 de setembro de 2001, com a utilização de aeronaves de transporte aéreo civis no ataque contra as torres gêmeas da Cidade de Nova York, nos Estados Unidos de América, alertaram o mundo sobre a necessidade de tratamento específico das questões de prevenção o combate aos atos de interferências ilícitas contra aviação civil.

Hoje em dia é reconhecida a importância do transporte aéreo, não só nos processos de integração ou de globalização mas, também, no papel que desempenha no desenvolvimento económico dos Estados e do continente, o que explica a prioridade que deve ser conferida aos pressupostos da segurança aérea e de aviação civil.

Estes novos dados mudaram completamente a forma de encerrar a aviação civil por parte dos Governos, incluindo o da Guiné-Bissau que procura redefinir, os respetivos lugar e papel no sistema e, associar-se aos demais autores na criação de condições para o seu funcionamento dentro do novo figurino internacionalmente tutelados.

Na tentativa de se adequar ao novo contexto, o Governo lançou um vasto programa de reformas do sector aeronáutico civil em que vários dos aspetos

visados não tinham o devido enquadramento no então código em vigor, possíveis de realizar, portanto, somente através de arranjos e consensos políticos, com a implicação do tempo que estas operações exigem.

Foi assim, a abertura do espaço aéreo nacional, que desregula as exigências de capacidade, frequência, tipo de aeronaves e, ainda, a possibilidade de outorga da *Quinta Liberdade do Ar* nas trocas dos direitos de tráfico aéreo intra-africana; o processo de liberalização de acesso ao mercado de transporte aéreo; a liberalização de serviço de assistência em terra; a adesão à Convenção de Dakar que instituiu a Agência para a Segurança da Navegação Aérea em África e Madagáscar, ASECNA; a criação de entidade pública autónoma de regulação do setor; gestão de aeroporto por entidades particulares, entre outras ações de reconfiguração do sistema.

O objetivo do novo Código é enquadrar todas estas reformas, entretanto, idealizadas e operadas na reorganização do sistema tal como se apresenta hoje e, ainda, fazê-lo corresponder às exigências do desenvolvimento económico e social do país e à necessidade de dotar-se de regras respeitantes à aviação civil que vão ao encontro das tendências de evolução internacional do sector, da comunidade em que está inserida e de vários países do mundo que possuem leis aeronáuticas da mesma origem. Ou seja, tomadas em consideração diplomas congêneres de países de diferentes quadrantes e instrumentos de direito aéreo internacional público e privado, para além de soluções já pacificamente seguidas pela legislação nacional.

Por se tratar de mais um Código Aéreo aprovado na Guiné-Bissau, é de todo necessário a sua contextualização, de forma mais abrangente, permitindo deste modo assegurar o conhecimento dos aspectos diferenciadores dos conteúdos do documento precedente.

No capítulo das Disposições Gerais, seguindo a sistematização do código anterior, optou-se pela não inclusão de uma secção das definições e abreviaturas, considerando a uniformidade do vastíssimo trabalho existente neste domínio no direito aéreo internacional e comunitário. Elas são, todavia, introduzidas nos articulados correspondentes quando se afiguram necessárias, para melhor contextualização dos mesmos.

Reconhece a prevalência das normas comunitárias em relação às leis internas, a par das normas internacionais de que o país seja parte, conforme vinha consagrada no anterior código a fim de evitar dúvidas futuras, tendo em vista, sobretudo, a necessidade de resolução dos casos concretos,

reconhecendo-se, deste modo, não só a internacionalidade do direito aeronáutico, como também, a realidade mundial da própria atividade aérea.

Acresceu o direito comunitário na lista dos fontes de direito aéreo e foram introduzidos o objeto e o âmbito de aplicação do código e, ainda, mais clareza na definição dos conceitos aeronaves do Estado, soberania, estrutura competente para a defesa do espaço aéreo nacional.

Relativamente à aplicação de lei e Jurisdição Estrangeiras a par da aplicação de lei e Jurisdição nacionais que integrava o anterior, devia ser completado o conceito pela necessidade de prever com maior clareza as soluções para os diversos casos que a vida diária da aviação civil apresenta.

O capítulo relativo à autoridade aeronáutica civil constitui completa novidade deste código. Confirma a nível da lei a instituição da entidade autónoma de regulação do setor, a Agência da Aviação Civil da Guiné-Bissau, AACGB, operada por Decreto 3-A/2005, de 27 de abril. Passa a designar-se Autoridade da Aviação Civil da Guiné-Bissau para melhor vincar as prerrogativas do regulador e reforçar sua autonomia face à administração central em resposta às exigências comunitárias e internacionais.

Os principais realces deste capítulo vão para nova forma de escolher os membros do Conselho de Administração e reforça o conceito da inamovibilidade; a previsão detalhada dos poderes e as prerrogativas dos inspetores da aviação civil; a introdução das figuras de controlador financeiro e do gabinete de controlo interno, respetivamente, para garantir o bom uso dos fundos públicos e assegurar melhor a gestão técnica e administrativa da Autoridade; a instituição do Fundo de Desenvolvimento Institucional da Aviação Civil, instrumento essencial para garantir o sistema de financiamento sustentado dos projetos de reforço de capacidade da autoridade, entre outras.

A título de aeronaves, a semelhança do anterior, o novo código reafirma a integridade do direito aeronáutico ao poder regular no seu seio tanto as questões que integram o direito público, como outorga de nacionalidade e matrícula, etc. e aquelas disposições legais à elas relativas, mas já de tipo privado, como as exigências do registo.

Além dos temas tradicionais, dispõe, ainda sobre o reconhecimento de outros documentos equivalentes ao certificado de navegabilidade, bem como do certificado de tipo. Incorpora no âmbito das atividades aeronáuticas nacionais autorizadas, as organizações de gestão de aeronavegabilidade permanentes, OGAP e oficina manutenção de aeronaves, OMA. No âmbito de contratos de utilização de aero-

naves estatui sobre a possibilidade de transferência de funções e obrigações de regulação, incorporando as disposições do artigo 83.º *Bis* da Convenção de Chicago.

O código introduz as situações de abandono de aeronaves em aeródromo nacional, considerando o período de 1 (um) ano para efeito de reversão a favor do Estado e, ainda, as formalidades necessárias para os casos de propriedade desconhecida de uma aeronave, resultantes das desconformidades ao nível de registo aeronáutico.

No que se refere à circulação aérea mantém-se o princípio já consagrado da sujeição do espaço aéreo que cobre o território nacional e respectivas águas territoriais a soberania da Guiné-Bissau, continuando a fazê-lo de forma limitada, para não impedir o normal desenvolvimento da atividade aérea, seguindo assim, as soluções do direito comparado de vários países e da Convenção de Chicago.

Para as aeronaves que circulam no território nacional acresce a exigência de ter a bordo ainda o certificado de limitação de ruído, o certificado de operador aéreo e, ainda as partes pertinentes do manual de operações de voo. No primeiro caso, concernente ao controlo das emissões sonoras, revela as óbvias preocupações ambientais do Código e, nos dois restantes, ligados a atenção que ele confere a questão de segurança operacional.

Dentro da circulação aérea distinguiu-se o serviço de navegação aérea que compreende os serviços de circulação aérea, meteorologia aeronáutica, telecomunicações aeronáuticas, informação aeronáutica, operações aeroportuárias e luta contra incêndio do aeroporto, cujos padrões, normas e procedimentos manda estabelecer através regulamentação técnica específica. Institui ainda a Taxa de Rota pela prestação de serviço de navegação aérea e meteorologia aeronáutica a cobrar pela entidade que presta efetivamente estes serviços.

O código proíbe expressamente o uso de arma de fogo contra aeronaves civis em voo em caso de interceptação que possam pôr em perigo a vida das pessoas que se encontram a bordo ou da própria aeronave, com a devida excepção para as situações de pirataria ou uso indevido de aeronaves contra a segurança do Estado e das pessoas.

Na definição das infraestruturas aeronáuticas incluem-se, além dos aeródromos, os heliportos e as respectivas instalações. Neste âmbito também atribuiu a Autoridade de Aviação Civil a competência de coordenar e controlar a execução das políticas sobre as ditas infraestruturas e outras concernentes. Procedeu a classificação das referidas infraestruturas, podendo a autoridade aeronáutica civil propor

ao Governo demais classificações e categorização necessárias, de acordo com as normas internacionais.

Reafirma-se aqui a obrigatoriedade de licenciamento e certificação de aeródromos e heliportos e a necessidade de integração das normas de segurança e do ambiente na concepção e construção daquelas infraestruturas. Ficou assente o princípio de que aqueles de domínio público podem ser geridos por entidades não estatais e elencados os diferentes serviços prestados passíveis de aplicação de taxas como contrapartidas.

Relativa às servidões aeronáuticas e, no que concerne a segurança de voo, estatui que a Autoridade aeronáutica civil pode proibir a instalação e uso de sinais, instalações de som ou iluminação, que transmitam ondas de rádio, ou outras instalações susceptíveis de interferir na segurança de voo. Confere ainda a referida Autoridade os competentes poderes de embargo de obras ou construções de qualquer natureza que contrariem as disposições do presente Código ou, de forma mais coerciva, ordenar a demolição parcial ou total das mesmas, necessitando para tal uma simples articulação com as autoridades locais.

Chama a colação a questão do perigo aviário ao interditar todos os comportamentos e atividades susceptíveis de atrair as aves junto dos aeródromos abertos ao tráfego aéreo, mandando o Governo, através de diploma próprio, fixar as modalidades de aplicação destes dispositivos.

Manda a Autoridade aeronáutica civil estabelecer um plano geral de servidões aeronáuticas dos aeródromos e heliportos. Pode, na implementação do referido plano, socorrer-se das autoridades públicas nacionais, municipais e locais. É-lhe ainda concedida as prerrogativas de embargar, suspender e, no limite demolir as obras quando estas se apresentam ameaças eminentes a segurança da navegação aérea, necessitando para este último de mera articulação com as edilidades locais.

No capítulo da infraestrutura aeronáutica, integra ainda as previsões sobre assistência em escala, estatuinto sobre as condições de acesso ao respetivo mercado, a sua sujeição ao licenciamento e à certificação técnica, bem como a limitação de números de operadores por plataforma, ainda que se trate de atividade liberalizada.

Consta do novo código a obrigação de controlo fitossanitário nos aeroportos nacionais, conforme regras estabelecidas e em vigor. Relativamente ao controlo sanitário nas fronteiras aéreas, estatui que esta matéria rege-se no país pelas disposições do regulamento sanitário da Organização Mundial da

Saúde (OMS), de forma a estar mais alinhado no tratamento desta problemática transnacional.

O papel do pessoal aeronáutico na atividade aérea é fundamental, razão por que a sua evolução deve ser acompanhada de tratamento jurídico adequado. O novo Código evoluiu no sentido de integrar na definição do pessoal aeronáutico a categoria de Outro Pessoal Aeronáutico, de forma encontrar tratamento adequado para o conjunto de pessoas especializadas em matéria aeronáutica e titulares de diplomas universitários ou escolas especializadas que exercem funções ligadas ao funcionamento do sistema aeronáutico.

Outra nota prende-se com a exigência de posse de licença extensível a todo o pessoal navegante, incluindo o pessoal navegante de cabine. Estende o conceito de pessoal não navegante à operadores de estação rádio que passa também a ser exigível a posse de licença, bem como a qualquer outra função para o exercício da qual as leis nacionais ou comunitárias venham a exigir a respetiva posse.

Institui-se o conselho de disciplina do pessoal navegante para conhecer e aplicar sanções disciplinar elencadas neste Código, presidido pelo Presidente da Autoridade aeronáutica civil, com o exercício do contraditório assegurado.

Nos artigos relativos à figura principal do pessoal aeronáutico, ou seja, do comandante de aeronave, também foram tidos em consideração a doutrina dos países pertencentes ao sistema que a Guiné-Bissau integra que procuram obter um estatuto internacional do Comandante de Bordo, sujeito importante do Direito aeronáutico. Para completar o quadro foram consideradas outras funções, tais como as notariais, a apar das técnicas, operacionais, públicas, comerciais que já constavam do anterior Código. Essas funções complexas conferem ao Comandante de Bordo natureza jurídica única impossível de integrar noutras figuras clássicas do direito civil ou comercial.

Em matéria de condições de trabalho e, considerando as particularidades da função do pessoal navegante profissional, o Código manda aplicar as disposições desta Secção e aquelas estabelecidas por regulamentação própria, não obstante as disposições do Código de trabalho.

O exercício de funções no domínio de aviação civil requer a formação em escolas especializadas ou em cursos de aviação civil ou de atividades a ela relacionadas, de acordo com o estabelecido por regulamentação técnica específica. Considerando a importância do factor humano na segurança e no funcionamento do sistema aeronáutico, em qua a questão de formação tem um papel central, o Código condiciona o conteúdo dos cursos, os programas, os

formadores, os centros de formação, os diplomas e certificados a obtenção, conforme o caso, de autorização, aprovação, certificação, licenciamento, homologação, reconhecimento, entre outros atos públicos de regulação, da Autoridade aeronáutica civil.

O Código introduz a obrigatoriedade do pessoal aeronáutico navegante e não navegante, ao conhecimento da língua inglesa, denominada proficiência linguística, conforme estabelecido no anexo 1 à Convenção relativa à aviação civil internacional, com a avaliação e certificação da referida proficiência a cargo da referida autoridade.

O Código propõe que os técnicos da Autoridade da Aviação Civil da Guiné-Bissau que integram a categoria de pessoal aeronáutico nos termos do presente Código, bem como outros técnicos civis ou militares, nacionais ou estrangeiros na situação de reforma, considerados indispensáveis as respectivas especialização, possam ser contratados pela autoridade.

O capítulo do transporte aéreo é fortemente informado pela legislação comunitária, no âmbito do Programa Comum de Transporte Aéreo. Desde logo, introduziu-se o conceito de transporte aéreo comunitário a par do nacional e internacional, para situar a atividade aérea operada por uma empresa licenciada e certificada com base nas disposições comunitárias. Aqui, as cláusulas restritivas da nacionalidade são substituídas pela comunitárias que alteram completamente o panorama do transporte aéreo na União, particularmente no domínio de troca de direitos de tráfico aéreo. Avança ainda no domínio de cabotagem, abrindo possibilidade a transportadores comunitários o transporte comercial entre dois pontos situados no território nacional.

O novo Código reforça as exigências no controlo técnico operacional dos transportadores aéreos, passando a incluir a questão de transporte de mercadorias perigosas; o sistema de gestão de segurança, (SMS), baseado no programa de segurança do Estado (SSP); a fiscalização dos transportadores, onde os inspetores da aviação civil têm acesso livre a bordo das aeronaves, quando devidamente mandatados.

O código reconhece que o contrato de transporte aéreo, nas suas diferentes modalidades e, a responsabilidade do transportador aéreo são regulados pela Convenção para Unificação de Certas Regras Relativas ao Transporte Aéreo Internacional assinada em Varsóvia, a 12 de outubro de 1929 e pelos protocolos que a modifiquem ou completem e aplicável na Guiné-Bissau, como acontece, aliás, com a maior parte dos países.

Imposta pela evolução do sector, houve necessidade de se dotar de instrumentos e conceitos que correspondem a esse desenvolvimento, tais como contrato de partilha de código (*code sharing*), sistema informatizado de reserva (SIR).

De igual modo, seguindo a evolução tecnológica, o Código prevê que os documentos de transporte possam ser elaborados através de meios eletrónicos, adotando o que já é uma realidade em quase todos os países do mundo.

A regulação dos contratos de utilização de aeronaves justifica-se pela necessidade de promoção de colaboração na indústria, em utilização desta categoria contratual, específica do Direito Aeronáutico. Retoma as figuras de fretamento, locação, locação financeira (*leasing*), sessão e sub-locação e define o conteúdo mínimo e as obrigações dos diferentes intervenientes nos contratos respectivos e, ainda, a questão da responsabilidade solidária das partes em caso de prejuízos causados pela aeronave objecto de locação e fretamento. À todas estas figuras se aplicam as disposições comunitárias.

Em relação às disposições relacionadas com o trabalho aéreo, consta agora a admissão nestas atividades das aeronaves tripuladas remotamente, chamados Drones, cujos aspectos formais, técnicos e operacionais relativos a sua utilização constam do regulamento técnico aeronáutico próprio.

Na regulação dos casos de responsabilidade por danos causados no transporte de pessoas ou coisas e a terceiros em terra, foram seguidas as linhas gerais previstas nas Convenções de Varsóvia de 1929, de Roma de 1952 e de Montreal de 1999, embora com algumas modificações importantes quanto à limitação da responsabilidade. Em primeiro lugar, foram alargados, com maior precisão, os casos de atraso e perda de bagagens e cargas. Em segundo lugar, foram incluídas normas específicas para os casos de cancelamento, interrupção e antecipação de voo, bem como de recusa de embarque ou excesso de reservas (*overbooking*), situação que tende a vulgarizar-se no transporte aéreo internacional e que deve dar origem, quando for o caso, a correspondentes indemnizações. Neste ponto, seguiu-se a solução consagrada na legislação em vigor a nível da união.

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

A opção pelas bases dos sistemas subjacentes à Convenção de Varsóvia e do protocolo de Haia, no caso de danos causados no transporte aéreo, teve em consideração, sobretudo, o facto da grande

maioria das legislações do mundo ter aderido às soluções nelas previstas. Porém, o Código incorporou, também, soluções relativas à supressão da limitação de responsabilidade no transporte aéreo, nos casos de lesão corporal ou psíquica ou morte dos passageiros ou à adoção, nestes casos, de um montante de indemnização que seja adequado à realidade actual, soluções essas que já constituem uma notória tendência no seio dos organismos internacionais da aviação civil.

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

Este código estende ainda a responsabilização por danos aos prestadores de serviços aeroportuários e da assistência em terra; prestadores de serviço de controle de tráfego aéreo, construtores fabricantes de aeronaves, com a natureza dos danos específicos causados a outrem. Estatui ainda sobre a interpretação dos contratos de adesão.

As disposições do Código não esqueceu das obrigações dos passageiros, prevendo a possibilidade de aplicação de penalidades por parte dos transportadores aéreos em caso de não apresentação ao embarque ou interrupção de viagem por parte daqueles. De mesmo modo, pronunciou sobre a responsabilidade de transportador de facto e definiu como intentar ação judicial em caso de transportes sucessivos.

Na aviação particular, o código introduziu as disposições que permitem os aeroclubes a realizar atividades próprias do trabalho aéreo, quando a necessidade pública assim exigir, tais como serviços complementares e turísticos; atividades científicas; atividades privadas e outras atividades inerentes a sua natureza e objetivos, reservando o estabelecimento da forma e as circunstâncias em que são concedidas as licenças para o exercício de tais atividades, bem como o regime de fiscalização necessário ao cumprimento dos requisitos previstos de forma a não afetar o transporte aéreo comercial.

O licenciamento de aeroclubes fica condicionado à questão da autossuficiência económica e do destino exclusivo do seu património ao desenvolvimento das atividades específicas inerentes e dispor de apólice de seguros obrigatórios previstos neste código.

Quando se afigurem necessários ao desenvolvimento da atividade aeronáutica nacional, os aeroclubes podem beneficiar do Governo de isenções fiscais e aduaneiras na aquisição de aeronaves e acessórios, entre outros, por iniciativa da autoridade aeronáutica civil.

O código autoriza a autoridade aeronáutica civil estabelecer as condições de exercício de atividades aeronáuticas privadas não comerciais; de centro de formação e recreação do pessoal; de desporto aeronáutico e, ainda, de oficinas e estações de manutenção e de reparações.

As novidades relativas à este capítulo têm a ver com a necessidade de determinação do nível de segurança aérea ou operacional pelo Governo e a sua implementação efetiva em todo o território nacional pela Autoridade aeronáutica civil.

Outra nota é a obrigação do Governo aprovar o Programa Nacional de Segurança aérea (PNS) para assegurar a aplicação das normas constantes dos respetivos anexos à Convenção Chicago, que fixa o quadro regulamentar para a implementação do Sistema de Gestão de Segurança aérea ou operacional (SGS) pelos operadores aéreos e demais prestadores. Por fim, instituiu o sistema de comunicação de ocorrências, com a finalidade de contribuir para o aumento da segurança aérea e de promover a prevenção de acidentes e incidentes com aeronaves.

Relativamente a facilitação, deu-se os primeiros passos no sentido do seu tratamento diferenciado com a segurança, encarregando o Governo estabelecer por Decreto o Programa Nacional de Facilitação de Transporte Aéreo (PNFTA), em conformidade com as normas e práticas recomendadas da Organização da Aviação Civil Internacional, onde constará um Comité Nacional de Facilitação de Transporte Aéreo (CNFTA).

O novo Código reserva a questão de segurança de aviação civil exclusivamente ao Estado. Define o nível de intervenção da autoridade aeronáutica civil, AACGB e da Autoridade de Segurança de Aviação Civil, (ANSAC), competindo a este, entre outras, instituir os processos por infrações que violem as normas de segurança de aviação civil. Proíbe ainda o transporte de mercadorias perigosas em aeronaves civis no interior do espaço aéreo nacional.

Aguardando a criação pelo Governo de uma entidade pública de investigação técnica de acidentes aéreos completamente autónoma, o Código instituiu, transitoriamente, o órgão permanente e independente de investigação técnica de acidentes de aviação, junto da Autoridade da Aviação Civil da Guiné-Bissau, dotada de liberdade de ação e de meios necessários no âmbito da sua missão.

Constitui novidade neste Código, a busca e salvamento (SAR) de aeronaves perdidas, acidentadas ou em perigo são consideradas atividades de interesse público, daí o conseqüente dever de informar qualquer ocorrência nesse sentido, a obrigação de agir das autoridades local, civil ou militar que tenham conhecimento e a adopção de medidas que se impõem para preservar o local de acidente e os destroços para fins de investigação técnica. Fixa o prazo de 3 meses para a determinação de desaparecimento da aeronave, bem como o período presunção de morte.

Em matéria de competência, remete para a legislação da marinha mercante nacional ou de quaisquer instituições similares relativas à assistência e salvamento marítimo, aplicável às aeronaves em perigo no mar, com a necessária adaptação. As regras relativas aos naufrágios marítimos aplicam-se aos destroços de aeronaves encontrados no mar ou no litoral.

Para a busca e salvamento na parte continental do território nacional, encarrega o Governo a instituir e organizar um serviço para o efeito.

Sobre a protecção de meio ambiente o novo Código estatui que todas as atividades da aviação civil devem ser efetuadas em observância estrita da legislação e regulamentação em vigor em matéria de protecção de ambiente, incluindo as emissões e o ruído e, que os operadores de aviação civil devem conformar as suas atividades às normas em vigor relativas a matéria da protecção ambiental e serem actores activos na luta contra a poluição. Condiciona ainda qualquer projeto de construção de um aeroporto ou aeródromo ao estudo prévio de impacto ambiental, de acordo com as normas estabelecidas.

Estabelece por último que, para efeito do controlo de emissão sonora aeroportuária e de vigilância da protecção do ambiente no meio aeronáutico, é criada em cada aeroporto ou aeródromo nacional uma Comissão de protecção e de vigilância do ambiente, a organizar por despacho conjunto do membro do Governo encarregue do sector de aviação civil e do ambiente.

Devido a especificidade de função do pessoal navegante habitual ou ocasional, passa a exigir-se a cobertura de seguro contra os acidentes inerentes ao exercício das suas funções. Com a finalidade de garantir melhor protecção, o novo código obriga o segurador responder perante os lesados, ainda que os danos tenham sido causados por dolo ou culpa grave do transportador ou operador, cabendo àquele o exercício do direito de regresso. Estatui, por outro, que o Estado da Guiné-Bissau deve, contratar as apólices de seguros de quaisquer aeronaves do

Estado, ou registadas como tais, com a exceção de militares. E, introduz ainda, as designadas cláusulas não escritas.

As infrações aeronáuticas que integra as contraordenações e os crimes, cuja diferença se encontra principalmente no grau de desvalor e tipo de sanção aplicável a cada figura, constituem aspetos substanciais da atividade aérea e, por conseguinte, do Direito Aeronáutico.

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

Quanto aos crimes, considerou-se que a existência de figuras típicas criminais que colocam em perigo ou afectam os bens jurídicos próprios da atividade devem ser inseridos num corpo orgânico e sistemático de normas, como é o novo código. Com efeito, é mister lembrar que a maioria das legislações comparadas prevê determinadas figuras da conduta humana que põem em perigo ou lesam bens jurídicos específicos da atividade aérea como infrações criminais, o que significa que se está perante uma matéria geral que, como tal, deve incorporar uma lei de fundo, como é um código.

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

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

Também foram tidos em conta os atos que afectam a segurança dos aeródromos e aeroportos e os que possam ser praticados em caso de uma intercepção de aeronaves. Por outro lado, em todos os casos incorporados no Código, foi seguida a tendência atual da legislação comparada, no sentido de

incorporar em leis ou códigos desta natureza esses tipos de condutas puníveis.

Devido à especificidade da legislação aeronáutica, entendeu-se que é imprescindível prever um conjunto de disposições que estabeleçam prazos especiais de prescrição diferentes dos do direito comum, visando conferir maior segurança jurídica numa matéria de grande mobilidade.

Com a aprovação do presente código, o país passa a dispor de um amplo quadro legal que possibilita uma adequada atualização e modernização de todo o seu sistema aeronáutico civil.

Assim,

A Assembleia Nacional Popular decreta, nos termos do artigo 85.º, numero 1, alínea c), da Constituição, o seguinte:

ARTIGO 1.º

Objeto

A presente lei aprova o Código Aéreo da Guiné-Bissau, em anexo, que dela faz parte integrante.

CAPÍTULO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

SECÇÃO I DEFINIÇÕES E ABREVIATURAS

ARTIGO 1.º

Definições

Os termos, expressões, siglas e acrónimos utilizados no presente código, correspondem aos significados atribuídos pela Organização Internacional da Aviação Civil, salvo quando lhes forem dados significados diversos em legislação interna ou comunitária.

SECÇÃO II DO OBJETO E ÂMBITO DE APLICAÇÃO

ARTIGO 2.º

Objeto

O presente Código regula a atividade de aviação civil no território nacional e nas suas águas territoriais como tais definidos na Constituição e na Lei, bem como a organização e poderes da Autoridade no domínio da Aviação Civil.

ARTIGO 3.º

Âmbito de aplicação

O presente Código aplica-se a todas as atividades de aviação civil no espaço aéreo sob jurisdição nacional, sem prejuízo do previsto nas Convenções, tratados e demais instrumentos internacionais de que a Guiné-Bissau é parte. Ele aplica-se ainda aos operadores aéreos estrangeiros, pessoas singulares e coletivas estrangeiras, titulares de licenças

aeronáuticas estrangeiras, produtos aeronáuticos estrangeiros e aeronaves estrangeiras que operem em território nacional ou prestam serviços a nacionais, bem como as atividades de aviação civil realizadas por estrangeiros sujeitos a aprovação, autorização, licenciamento e certificação pela Autoridade aeronáutica civil.

ARTIGO 4.º

Aeronaves do Estado

1. As aeronaves de Estado, os aeródromos militares, os titulares de licenças aeronáuticas militares, os produtos aeronáuticos militares, bem como as atividades relacionadas com aviação militar, exce-tuam-se do âmbito do presente Código.

2. As aeronaves de Estado excecionalmente afe-tos aos serviços de transporte aéreo comercial, são sujeitos a aplicação das regras do presente Código.

3. São aplicáveis ainda as aeronaves militares as disposições deste Código e respectivos regulamen-tos relativos a circulação aérea, responsabilidade e busca e salvamento.

ARTIGO 5.º

Soberania

1. O Estado da Guiné-Bissau tem completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo que cobre o seu território e respetivas águas territoriais.

2. As aeronaves civis registadas na República da Guiné-Bissau, onde quer que se encontrem, são sujeitas à legislação nacional na medida em que esta não entre em conflito com a legislação do Estado de sobrevoo ou aterragem.

3. Todas as aeronaves civis da Guiné-Bissau são consideradas território da República da Guiné-Bis-sau, quando em alto mar ou em território que não pertença a nenhum Estado ou ainda quando em sobrevoo sobre esse território.

ARTIGO 6.º

Autorização prévia da utilização e gestão do espaço aéreo

1. A utilização do espaço aéreo nacional por qual-quer aeronave requer a autorização prévia da Autori-dade aeronáutica civil, sem prejuízo do disposto nos tratados, convenções ou acordos internacionais de que a República da Guiné-Bissau seja parte.

2. A gestão e a monitorização da utilização do es-paço aéreo nacional compete à Autoridade aeronáu-tica civil.

ARTIGO 7.º

Atos civis realizados a Bordo de aeronaves

Aos atos civis realizados a bordo de aeronaves em voo é aplicável a Lei do Estado da respetiva ma-trícula.

ARTIGO 8.º

Lei e jurisdição nacionais

1. São regulados pela lei nacional e julgados pelo Estado da Guiné-Bissau os factos ocorridos, os atos praticados e os delitos cometidos a bordo de uma aeronave civil com matrícula da Guiné-Bissau, fora do território nacional, bem como aqueles cometidos a bordo de uma aeronave civil estrangeira no ter-ritório nacional ou nas suas águas territoriais que in-fringirem as normas nacionais de circulação aérea, segurança e ordem pública, militar e fiscal.

2. Incumbe, ainda, ao Estado da Guiné-Bissau conhecer, de acordo com a sua legislação, os deli-tos cometidos durante o voo de uma aeronave civil estrangeira, se a primeira aterragem posterior ao cometimento da infração for realizada no território nacional ou nias suas águas territoriais.

ARTIGO 9.º

Lei e jurisdição estrangeiras

1. São julgados por respetivo Estado e de acordo com a respetiva legislação os factos ocorridos, os atos praticados e delitos cometidos a bordo de uma aeronave civil com matrícula da Guiné-Bissau num território estrangeiro ou nas suas águas jurisdicio-nais ou, onde nenhum Estado exerce soberania, que infringirem as respetivas normas de circulação aé-rea, segurança e ordem públicas, militares e fiscais.

2. Os factos ocorridos, os atos praticados e os delitos cometidos a bordo de aeronaves do Estado ou civis estrangeiras no território da Guiné-Bissau ou nas suas águas jurisdicionais são julgados pelo Es-tado da nacionalidade da aeronave, de acordo com a respetiva lei, sem prejuízo do disposto na segunda parte do número 1 do presente artigo.

Artigo 10.º

Defesa do espaço aéreo

É da competência das autoridades militares ga-rantir a defesa e segurança do espaço aéreo nacio-nal.

ARTIGO 11.º

Fontes do direito aéreo

1. O Direito aéreo é regulado pelos acordos e convenções internacionais que o Estado seja parte, pelas normas comunitárias em vigor no País, pelas disposições do presente Código e pelos regulamen-tos emanados das Autoridades aeronáuticas que visem a aplicação dos princípios aqui estabelecidos, bem como por disposições de legislação avulsa que subsistam.

2. O Código Comunitário de Aviação Civil e bem como os respetivos regulamentos, editados no âm-bito de um programa comum de transporte aéreo são obrigatórios em todos os seus elementos e aplicam-

se diretamente no espaço nacional, sem quaisquer formalidades internas de adoção.

3. As diretivas comunitárias editadas conforme o número precedente aplicam-se na perspectiva de obrigação de resultados prosseguidos.

ARTIGO 12.º

Prevalência de normas comunitárias e internacionais

Em caso de conflito entre normas contidas em instrumentos de Direito Aéreo comunitário e internacional que obriguem a Guiné-Bissau e normas da legislação nacional, prevalecem aquelas.

ARTIGO 13.º

Direito subsidiário e Integração de lacunas

Naquilo em que for insuficiente ou omissivo no presente Código, aplicar-se-ão os princípios gerais do direito aeronáutico e a legislação nacional em geral.

ARTIGO 14.º

Direitos reais sobre aeronaves

1. Os direitos reais sobre aeronaves regulam-se pela lei do lugar da respetiva matrícula.

2. A mudança de nacionalidade das aeronaves não prejudica os direitos anteriormente adquiridos.

ARTIGO 15.º

Procedimentos cautelares relativos a aeronaves

Os procedimentos cautelares que envolvam a aeronaves regulam-se pela lei do lugar em que as mesmas se encontrem.

CAPÍTULO II

DA AUTORIDADE DA AVIAÇÃO CIVIL

SECÇÃO I

DA NATUREZA, REGIME E ORGANIZAÇÃO

ARTIGO 16.º

Natureza, regime e finalidade

1. A Agência da Aviação Civil da Guiné-Bissau, AACGB, criada pelo Decreto 3-A/2005, de 27 de abril, passa a designar-se Autoridade da Aviação Civil da Guiné-Bissau.

2. A Autoridade da Aviação Civil da Guiné-Bissau, AACGB, é uma pessoa coletiva de direito público, dotada de autonomia administrativa, financeira e patrimonial e exerce a sua atividade sob tutela do membro do Governo encarregue do sector da aviação civil.

3. A Autoridade da Aviação Civil da Guiné-Bissau, enquanto Autoridade aeronáutica civil ou, autoridade competente, rege-se pelas disposições do presente Código, dos respetivos Estatutos e subsidiariamente pelas Bases Gerais de Empresas de Capitais Públi-

cos e normas de direito privado, salvo relativamente a atos de autoridade ou cuja natureza implique o recurso a normas de direito público.

4. A AACGB tem por finalidade a supervisão, a regulamentação e a inspeção do setor da aviação civil.

ARTIGO 17.º

Organização da AACGB

No âmbito da sua organização e funcionamento a AACGB compreende os seguintes órgãos:

- a) Conselho de Administração;
- b) Presidente de Conselho de Administração;
- c) Fiscal único;
- d) Conselho Consultivo.

SECÇÃO II

DAS ATRIBUIÇÕES E COMPETÊNCIAS

ARTIGO 18.º

Atribuições da AACGB

Na prossecução das finalidades anunciadas no n.º 4, do artigo 16.º, constituem as atribuições da AACGB os seguintes:

- 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 atividades ligadas ao sector e proceder aos demais estudos, elaboração de propostas e emissão de pareceres que lhe forem solicitados;
- b) Intervir no desenvolvimento de planos, gerais, planos diretores, planos de servidão e de proteção do meio ambiente relativamente às infraestruturas aeroportuárias e à utilização do espaço aéreo;
- c) Gerir os direitos de tráfico nacional;
- d) Promover a segurança aérea e de aviação civil, condicionando e inspecionando as atividades, os equipamentos e as instalações do setor;
- e) Assegurar o bom ordenamento das atividades no âmbito da aviação civil, regulando e fiscalizando as condições do seu exercício e promovendo a proteção dos respetivos utentes;
- f) Regular a economia das atividades aeroportuárias, de navegação aérea e de transporte aéreo e de outras no âmbito da aviação civil, bem como desenvolver sistemas de observação dos mercados de transporte aéreo e outras atividades envolvendo meios aéreos civis;

- g) Negociar, sob autorização do Governo, acordos internacionais tendo em conta as disposições comunitárias e coordenar a respetiva execução;
- h) Assegurar a representação do Estado da Guiné-Bissau em organismos internacionais, quando assim for determinado;
- i) Organizar e conservar o registo das aeronaves, suas partes e componentes no Registo Aeronáutico Nacional, RAN.
- j) Promover e regular a informação aeronáutica;
- k) Adotar e implementar o sistema nacional de facilitação e de segurança do transporte aéreo para a prevenção e combate aos atos de intervenção ilícita contra aviação civil;
- l) Supervisionar e coordenar a segurança da navegação aérea;
- m) Coordenar com as entidades competentes os procedimentos relativos à meteorologia aeronáutica e à gestão da banda de frequência rádio aeronáutica;
- n) Credenciar entidades públicas ou privadas para o exercício de funções técnicas no âmbito das suas competências;
- o) Garantir a implementação da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional e respetivos Anexos, procedendo às notificações das diferenças com estes e as emendas, assim como os demais tratados ratificados sobre a matéria Aeronáutica;
- p) Adotar mecanismos de seguimento e avaliação dos compromissos políticos assumidos à nível da sub-região e internacional no domínio da aviação civil que direta ou indiretamente impliquem o setor aeronáutico nacional;
- q) Participar nos sistemas nacionais de coordenação civil e militar em matéria de utilização do espaço aéreo, de busca e salvamento, de proteção civil, de planeamento civil de emergência e de segurança interna, bem como cooperar com a entidade responsável pela prevenção e investigação de acidentes e incidentes graves com aeronaves civis;
- r) Outras que lhe sejam legalmente cometidas.

ARTIGO 19.º

Poderes da autoridade e obrigações da AACGB

Para a prossecução das suas atribuições, a AACGB exerce os poderes de autoridade do Estado e sucede-lhe nas correlativas obrigações conferidas pelas disposições legais e regulamentares aplicáveis.

ARTIGO 20.º

Licenciamentos, certificações, autorizações e homologações

1. Para a prossecução das suas atribuições, compete a AACGB licenciar, certificar, autorizar e homologar as atividades e os procedimentos, as entidades, o pessoal, as aeronaves, as infraestruturas, equipamentos, sistemas e demais meios afetos à aviação civil e cujo exercício, qualificações e utilização estejam condicionados, nos termos da lei, regulamentos e normas aplicáveis, à prática de tais atos.

2. Estão sujeitos a licenciamento da AACGB:

- a) As atividades de transporte aéreo, de trabalho aéreo, de exploração e de assistência aeroportuária e quaisquer outras que envolvam a exploração de meios aéreos ou conexos;
- b) O exercício das atividades do pessoal aeronáutico das categorias constantes do Anexo 1 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

3. As licenças concedidas nos termos do número anterior podem ser prorrogadas, alteradas, suspensas ou canceladas pela Autoridade aeronáutica civil, de acordo com as disposições regulamentares por esta aprovada.

4. Estão sujeitos a certificação da AACGB:

- a) As entidades envolvidas na exploração, construção, reparação, assistência e manutenção de aeronaves;
- b) As entidades formadoras de pessoal da aviação civil;
- c) As entidades especializadas em medicina aeronáutica que emitem certificados médicos de aptidão de pessoal aeronáutico civil;
- d) O pessoal aeronáutico quanto às suas qualificações, proficiência e aptidão física e mental;
- e) A navegabilidade e as condições de manutenção das aeronaves matriculadas na Guiné-Bissau e das suas partes e componentes;
- f) As aeronaves, relativamente ao grau das suas emissões suscetíveis de afetar o meio ambiente;

g) As infraestruturas aeronáuticas e os sistemas e equipamentos de apoio à navegação aérea, prestação de serviço da meteorologia aeronáutica, bem como os procedimentos operacionais associados a essas infraestruturas e sistemas.

5. Estão sujeitos a autorização ou homologação da AACGB:

- a) O acesso ao espaço aéreo e aos aeródromos nacionais por parte de aeronaves civis, incluindo a atribuição de faixas horárias de utilização de aeródromos;
- b) O exercício do direito de tráfego por operadores de transporte aéreo, bem como os direitos de exploração de outras atividades no âmbito da aviação civil;
- c) As bases de custos subjacentes ao estabelecimento de taxas aeroportuárias e de navegação aérea, o tarifário e as condições de serviços das entidades que explorem atividades no âmbito da aviação civil, nos termos legalmente previstos;
- d) As condições de segurança associadas ao exercício das atividades de voo e de controlo de tráfego aéreo pelo respetivo pessoal; à prática de desportos aeronáuticos e de transporte aéreo de mercadorias perigosas;
- e) Os procedimentos operacionais de voo e outros requisitos técnicos associados à condução de aeronaves, de navegação e de controlo de tráfego aéreos, de comunicações aeronáuticas e de segurança do transporte aéreo.

ARTIGO 21.º Regulação

1. Os regulamentos da AACGB devem observar os princípios da legalidade, da necessidade, da clareza e da publicidade.

2. Compete a AACGB definir, através de regulamentos, os requisitos e pressupostos técnicos de que dependa a concessão das licenças, certificações, autorizações ou a homologação referidas no artigo anterior.

3. Compete igualmente a AACGB definir, através de regulamentos, as regras necessárias à aplicação de normas, recomendações e outras disposições emanadas da Organização da Aviação Civil Internacional e de outros organismos internacionais e regionais no âmbito da aviação civil.

4. As normas regulamentares a que se referem os números anteriores são publicadas no Boletim Oficial.

5. Os regulamentos da AACGB que apenas visam regular procedimentos de carácter interno de uma ou mais categorias de entidades sujeitas à sua supervisão denominam-se «circular de informações aeronáuticas», não são publicados nos termos do número anterior, são notificados aos respetivos destinatários e entram em vigor cinco dias após a notificação ou na data nela referida.

ARTIGO 22.º

Inquéritos e obtenção de informações

1. A AACGB pode proceder a inquéritos sobre qualquer matéria, no âmbito das suas competências.

2. Sempre que o interesse público o justifique, a AACGB pode exigir a quaisquer pessoas ou entidades que exerçam atividades no seu âmbito de competências a prestação de informação relativa à respetiva atividade.

ARTIGO 23.º

Fiscalização

1. Compete a AACGB, no exercício do seu poder de fiscalização:

a) Promover a aplicação e fiscalizar o cumprimento das leis, regulamentos, normas e requisitos técnicos aplicáveis no âmbito das suas atribuições;

b) Aceder e inspecionar, a qualquer hora e sem necessidade de aviso prévio, as instalações, equipamentos e serviços das entidades sujeitas a inspeção e controle da AACGB;

c) Instaurar e instruir os processos de contraordenação resultantes da violação das disposições legais e regulamentares, assim como aplicar aos infratores coimas e outras sanções previstas na lei.

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

3. A AACGB mantém um registo de sanções principais e acessórias aplicadas em processos de contração e de contraordenação, que não é acessível ao público.

ARTIGO 24.º

Obrigação de comunicação a autoridade aeronáutica civil

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

ARTIGO 25.º

Auxílio da força pública

A autoridade aeronáutica civil pode, no exercício das competências e atribuições conferidas por este Código, requisitar o auxílio da força pública, sendo esta obrigada a presta-lo, para obter a comparência dos presumíveis infratores ou a imobilização das aeronaves que possam pôr em perigo a segurança pública ou das pessoas e bens.

ARTIGO 26.º

Entrega e guarda de aeronave

1. Em qualquer ação em que se deve proceder a entrega, à guarda ou o depósito de uma aeronave, os mesmos devem ser feitos a Autoridade aeronáutica civil, oficiosamente ou a seu pedido, sem prejuízo dos direitos legítimos de terceiros.

2. O operador ou o proprietário de aeronaves entregues em depósito ou guarda da Autoridade aeronáutica civil responde pelas despesas correspondentes.

SECCÃO III
DOS ÓRGÃOSSUB-SECCÃO I
CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

ARTIGO 27.º

Composição, nomeação, estatutos e incompatibilidade

1. O Conselho de Administração da AACGB é composto por um Presidente e dois vogais nomeados pelo Conselho de Ministros, através de concurso público documental, realizado por uma comissão constituída para efeito sob direção do membro de Governo encarregue do sector da aviação civil, para um mandato de quatro anos renováveis, automaticamente, uma única vez.

2. A nomeação dos membros do Conselho de Administração da AACGB, escolhidos nos termos do numero anterior, carece da sua confirmação na plenária da Assembleia Nacional Popular e votada por maioria simples.

3. Os membros do Conselho de Administração da AACGB estão sujeitos ao Estatuto do Quadro do Pessoal Dirigente da Função Pública e auferem a remuneração que lhes for fixada, de acordo com os critérios legalmente estabelecidos, por despacho conjunto dos ministros da tutela e das Finanças.

4. A qualidade de membro do Conselho de Administração da AACGB é incompatível com a de qualquer outro cargo público, exceto a função de docência, devendo ser exercido em regime de tempo inteiro.

5. É vedada ainda aos membros de Conselho de Administração a aquisição de quotas ou ações nas empresas cujas atividades são suscetíveis de concorrência relativamente ao objeto do setor aeronáutico.

ARTIGO 28.º

Crítérios de seleção

1. O concurso público é lançado mediante despacho do membro de Governo referido no artigo anterior que institui a Comissão *ad hoc* de Avaliação

composta por personalidades idóneas com mínimo de conhecimento na área de Aviação civil e designada nos seguintes termos:

- a) um representante do Presidente da República;
- b) um representante da Assembleia Nacional Popular;
- c) um representante do Ministério das Finanças;
- d) um representante do Ministério da Função Pública;
- e) um representante da Tutela do setor de Transportes.

2. No concurso público documental a que se refere o artigo anterior constituem critérios fundamentais, a competência técnica, idoneidade e experiência profissional no domínio da aviação civil no mínimo de 5 anos.

3. O presidente da comissão *ad hoc* de avaliação deve ser escolhido de entre os respetivos membros e é o responsável pela direção dos trabalhos;

ARTIGO 29.º

Estabilidade no exercício de funções

1. Os membros de Conselho de Administração gozam do direito de estabilidade no exercício das suas funções, não podendo ser cessado o mandato, salvo nos casos de renúncia, processo disciplinar com decisão definitiva ou sentença judicial transitada em julgado.

2. Em caso de cessação do mandato do membro do Conselho de Administração fora do quadro previsto no número anterior, é devido uma indemnização compensatória correspondente ao diferencial do salário ilíquido que lhe é devido para o restante tempo do mandato e eventuais danos causados pela referida cessação.

ARTIGO 30.º

Atribuições do Conselho de Administração

1. Compete ao Conselho de Administração:

- a) Elaborar o plano anual de atividades e as propostas de orçamento e demais instrumentos de gestão previsional previstos na lei, a submeter à aprovação das tutelas nos termos dos Estatutos;
- b) Aprovar as normas da competência da AACGB, a que se refere o artigo 20.º do presente Código;
- c) Aprovar estudos, pareceres e propostas a apresentar ao Governo;
- d) Deliberar sobre a participação na constituição de pessoas coletivas cujos fins sejam complementares das atribuições da AACGB;

- e) Definir a estrutura interna da AACGB e o seu funcionamento;
- f) Sob proposta do presidente de Conselho de Administração, nomear e exonerar o responsável do Gabinete de Controle de Qualidade da Autoridade, cujo regime de organização e funcionamento consta dos Estatutos da AACGB;
- g) Nomear e exonerar os diretores sob proposta do presidente de Conselho de Administração;
- h) Definir o estatuto remuneratório, os regulamentos de carreiras e disciplinar do pessoal da AACGB e respetivos mapas de pessoal, a submeter às tutelas nos termos dos Estatutos;
- i) Decidir sobre a admissão, por concurso público prévio, em observância das disposições do Manual de Recrutamento da AACGB em vigor, bem como afetação dos trabalhadores da AACGB e praticar os demais atos relativos à gestão do pessoal e ao desenvolvimento da sua carreira;
- j) Aplicar as sanções disciplinares que por lei ou por regulamento disciplinar lhe sejam reservadas;
- k) Deliberar sobre a aquisição, alienação e oneração de bens imóveis;
- l) Aceitar heranças, legados e doações;
- m) Gerir o Fundo de Desenvolvimento de Aviação Civil, nos termos dos previstos no artigo 37.º, deste Código;
- n) 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;
- o) Fixar o limite máximo das despesas que podem ser autorizadas pelo presidente do Conselho de Administração;
- p) Decidir os processos de contração e de contraordenação da competência da AACGB e aplicar as respetivas coimas e sanções acessórias;
- q) Exercer outros poderes que sejam necessários à realização das atribuições da AACGB e não pertençam à competência de outros órgãos.

2. O Conselho de Administração reúne ordinariamente uma vez por semana e extraordinariamente quando for convocado pelo seu Presidente ou mediante a solicitação dos restantes membros.

3. As deliberações do Conselho de Administração tornam-se válidas logo que se encontrem regularmente aprovadas as respetivas atas.

4. Nos atos e contratos de gestão privada, a AACGB obriga-se perante terceiros mediante a assinatura de dois membros do Conselho de Administração, sendo um deles o Presidente, salvos os casos em que se estabelecer outra forma de representação ou designar mandatários para o efeito.

SUB-SECÇÃO II PRESIDENTE DO CONSELHO DA ADMINISTRAÇÃO

ARTIGO 31.º (Nomeação)

Sem prejuízo das disposições dos artigos 27.º e 28.º do presente Código, para a nomeação do presidente de Conselho de Administração deve-se ter ainda em conta a experiência profissional mínima de 10 anos de exercício efetivo de função de gestão ou outras relevantes no domínio de Aviação Civil.

ARTIGO 32.º Competências

1. Compete ao presidente do Conselho de Administração:
 - a) Convocar e presidir às reuniões do Conselho de Administração, coordenar a sua atividade e promover a execução das suas deliberações;
 - b) Representar a AACGB em juízo e fora dele, inclusive na outorga dos contratos submetidos a um regime de direito público;
 - c) Assegurar as relações da AACGB com o Governo e apresentar a tutela todos os assuntos que devem ser submetidos à sua apreciação;
 - d) Orientar e coordenar a atividade interna da AACGB e prover em tudo o que for necessário à conservação e gestão do seu património;
 - e) Estabelecer os sistemas de segurança operacional, de facilitação do transporte aéreo e de segurança da aviação civil e os respetivos programas nacionais;
 - f) 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;
 - g) Elaborar o relatório anual de gestão e de execução orçamental, as contas do exercício e demais instrumentos de prestação de contas previstos na lei, a submeter à aprovação das tutelas nos termos dos Estatutos;
 - h) Celebrar acordos de cooperação com outras entidades, públicas ou privadas;

- i) Exercer os poderes de licenciamento, de autorização e de certificação, bem como quaisquer outros poderes públicos compreendidos nas competências da AACGB como entidade reguladora da aviação civil, designadamente emitindo os títulos representativos das licenças, autorizações e certificações concedidas e os demais documentos oficiais da Autoridade aeronáutica civil;
- j) Praticar os atos relativos à organização e funcionamento dos sistemas aeronáuticos de registo, informação e cadastro;
- k) Conceder, excecionalmente, isenções e derrogações na aplicação das disposições técnicas, com carácter provisória, quando estas forem necessárias para assegurar o adequado nível de segurança;
- l) Superintender as atividades das direções, podendo, para o efeito, revogar, modificar ou suspender, por iniciativa própria ou mediante recurso, das decisões tomadas por estas;
- m) Arrecadar receitas da AACGB e outros rendimentos que por lei ou contrato lhe pertençam;
- n) Constituir mandatários e designar representantes da AACGB junto de outras entidades;
- o) Assegurar, na qualidade de Autoridade competente, o cumprimento das normas comunitárias em matéria de segurança da aviação civil;
- p) Presidir o Conselho de disciplina do pessoal navegante da aviação civil;
- q) Exercer outros poderes que sejam necessários à realização das atribuições da AACGB e que não sejam da competência de outros órgãos.

2. O presidente de Conselho de Administração da AACGB exerce, autonomamente, todas as funções inerentes à categoria de Diretor-Geral da Aviação Civil da Guiné-Bissau, nas instâncias comunitárias e internacionais.

3. Por razões de urgência devidamente fundamentadas, o presidente do Conselho de Administração pode excecionalmente praticar quaisquer atos da competência deste último, os quais deverão, no entanto, ser ratificados na primeira reunião ordinária seguinte do conselho.

4. Nas ausências ou impedimentos, o presidente do Conselho de Administração é substituído pelo primeiro vogal e, pelo segundo vogal, na ausência ou impedimento deste.

SUB-SECÇÃO III FISCAL ÚNICO

ARTIGO 33.º

Nomeação e atribuições

1. O fiscal único deve ser obrigatoriamente um revisor oficial de contas, nomeado por um despacho conjunto dos membros de governo que tutela o sector da aviação civil e das finanças por um mandato de três anos renováveis uma única vez.

2. As atribuições e competências do fiscal único são definidas nos Estatutos da Autoridade aeronáutica civil.

SUB-SECÇÃO IV CONSELHO CONSULTIVO

ARTIGO 34.º

Natureza, composição e funcionamento

1. O Conselho Consultivo é o órgão de consulta do Conselho da Administração e do respetivo presidente e é composto por trabalhadores da AACGB que tenham exercido o cargo do membro de Conselho de Administração e os que exerceram as funções relevantes no sector da aviação civil, sendo estes designados pelo Conselho de Administração.

2. O *numerus clausus*, as modalidades e o encargo financeiro com o funcionamento do Conselho Consultivo constam dos respetivos regulamentos.

ARTIGO 35.º

Atribuições

O Conselho Consultivo tem por atribuições o aconselhamento, emissão de pareceres e recomendações aos respetivos órgãos relativamente as matérias de grande relevo para aviação civil.

SECÇÃO IV REGIME FINANCEIRO

ARTIGO 36.º

Receitas da AACGB

1. Constituem receitas da AACGB, nomeadamente:

- a) Produto de concessão e licenciamento de operadores para o exercício de atividades reguladas;
- b) O produto das taxas devidas pelas prestações de serviço público compreendidas na sua competência, designadamente a emissão, prorrogação e alteração de licenças, certificações, homologações e títulos análogos;
- c) O produto das coímas aplicadas pela AACGB;
- d) Os rendimentos provenientes da gestão do seu património, mobiliário e imobiliário, assim

como o dos bens do domínio público ou privado do Estado confiados à sua administração;

- e) O produto da alienação ou oneração dos bens que lhe pertencem;
- f) Os rendimentos resultantes de contratos de prestação de serviços;
- g) As heranças, legados ou doações que lhe sejam destinados;
- h) As custas dos processos de contravenção e de contraordenação;
- i) As taxas devidas pelos serviços de registo aeronáutico;
- j) O produto do reembolso de despesas realizadas por conta de outrem, no âmbito das atribuições que lhe estão cometidas;
- k) O produto das taxas parafiscais de desenvolvimento de aviação civil, de segurança de aviação civil, de infraestruturas aeronáuticas e outras atribuídas por lei;
- l) O produto de Sobretaxa de Assistência em Escala devido pela prestação de serviço de assistência aeroportuária.

2. Constituem ainda receitas da AACGB as dotações e transferências do orçamento do Estado e as participações e subsídios provenientes de quaisquer outras entidades públicas e privadas nacionais ou estrangeiras.

3. A cobrança coerciva das receitas próprias da AACGB previstas nas alíneas b), d), h), i), j) e k) do n.º 1, resultantes de atos de direito público, será efetuada nos termos previstos na lei através do processo de execução fiscal.

4. As taxas previstas na alínea k), do número 1, do presente artigo, devem ser comunicadas a Associação de Transporte Aéreo Internacional (IATA) para o efeito do Artigo 215.º do presente Código.

ARTIGO 37.º

Fundo de desenvolvimento de Aviação Civil

1. É criado o Fundo de Desenvolvimento Institucional da Aviação Civil, constituído pela Taxa de Infraestruturas Aeronáuticas (TIA) e outros recursos alocados nos termos do n.º 3, do artigo 36.º do presente Código.

2. Este Fundo serve para assegurar o financiamento dos projectos de desenvolvimento de aviação civil, através do sistema de garantias bancárias.

3. O regime e a modalidade de funcionamento do Fundo será definido por diploma do governo.

ARTIGO 38.º

Despesas

1. Constituem despesas da AACGB todas as que forem necessárias à prossecução das suas atribuições, ao funcionamento dos seus serviços e à gestão dos bens que lhe são confiados;

2. A realização de despesas fica sujeita aos seguintes requisitos:

- a) Verificação da legalidade;
- b) Cabimento orçamental;
- c) Limite das despesas autorizadas pelo Conselho de Administração.

3. A realização de despesas está sujeita ao visto prévio do controlador financeiro, após verificado os requisitos no número anterior,

ARTIGO 39.º

Controlador financeiro

1. Fica instituído por este Código o cargo de Controlador Financeiro da Autoridade da Aviação Civil da Guiné-Bissau com a função de controlo prévio da conformidade das despesas da Autoridade e demais atribuições previstos nos Estatutos;

2. O controlador financeiro é nomeado em comissão de serviço, por despacho do membro do Governo encarregue do sector da Aviação Civil, por um período de 4 anos renovável automaticamente, é lhe aplicável as disposições do artigo 29.º, do presente Código;

3. Para o efeito do número anterior, cabe ao Conselho de Administração propor o nome do indigitado retido através de concurso público;

4. O controlador financeiro, além dos demais previstos nos Estatutos da Autoridade, deve no mínimo possuir uma licenciatura e experiência mínima de 15 anos de serviço, incluindo no setor Aeronáutico Civil;

5. A remuneração do controlador financeiro é estabelecida nos termos previstos no regime remuneratório da tabela geral da AACGB aplicável a categoria do consultor B, sendo-lhe atribuído os subsídios inerentes ao diretor de serviço.

ARTIGO 40.º

Verificação de contas

As contas da AACGB são verificadas anualmente pelo revisor oficial de contas previsto no artigo 33.º deste Código, que deverá proceder à revisão legal e à consequente emissão da certificação legal, através de verificação da regularidade dos livros, registos contabilísticos e documentos que lhes servem de suporte.

SECÇÃO V DOS INSPETORES DA AVIAÇÃO CIVIL

ARTIGO 41.º Corpo de inspetores

1. O corpo de inspetores compreende pessoas de reconhecida competência técnica, nomeados nos termos da lei para os devidos efeitos.

2. O corpo de inspetores de Aviação Civil tem por missão executar as competências da AACGB em matéria da supervisão da segurança aérea e de aviação civil, conforme as disposições da Convenção de Chicago, das leis e dos regulamentos em vigor.

ARTIGO 42.º Perfil dos inspetores

Para além das competências técnicas exigidas nos termos do n.º 1, do artigo anterior, os inspetores da AACGB devem ser pessoas íntegras, idóneas, imparciais e de boas relações humanas.

ARTIGO 43.º Prerrogativas dos Inspetores

1. Os inspetores da AACGB são detentores dos poderes de autoridade e no exercício das suas funções, gozam das seguintes prerrogativas:

- a) Aceder e inspecionar, a qualquer hora e sem necessidade de aviso prévio, as aeronaves, instalações, os equipamentos e os serviços das entidades sujeitas à inspeção e ao controlo da AACGB;
- b) Apreender ou requisitar, para análise, equipamentos, documentos e obter informações necessários ao exercício da sua missão;
- c) Determinar, nos termos da lei, a suspensão ou cessação de atividades bem como de exercício dos privilégios concedidos pelas licenças e encerramento de instalações, com o objetivo de evitar risco iminente para a segurança da aviação civil;
- d) Identificar as pessoas que se encontrem em situação de violação flagrante das normas cuja observância lhe compete fiscalizar, no caso de não ser possível o recurso a autoridade policial em tempo útil;
- e) Solicitar a colaboração das autoridades administrativas e policiais para impor o cumprimento de normas e determinações, nos termos da lei;
- f) Em caso de constatação de não conformidade, exigir adoção de medidas corretivas para aplicação do Regulamento aeronáutico em vigor.

2. Os inspetores nacionais de segurança da aviação civil devem assegurar que as pessoas, os organismos ou empresas mencionadas no número 3 do artigo 294.º deste Código, se conformem as medidas de segurança cuja implementação lhes concernem.

3. Os inspetores referidos no número anterior, para além das prerrogativas elencadas nas alíneas do número um deste artigo podem ainda, no cumprimento da respectiva missão, requerer a abertura de qualquer bagagem, carga, veículo, carroçarias, máquinas para o efeito de inspeção.

4. Os inspetores nacionais de segurança da aviação civil (intervenção ilícita) podem fazer-se acompanhar e utilizar todos os equipamentos necessários para o cumprimento da sua missão nas zonas de segurança aeroportuária regulamentada, tais como rádios, câmaras, gravadores de som e vídeo, os objectos especificamente autorizados, regulamentados ou interditos, como armas ou suas réplicas ou engenhos explosivos fíctios.

5. Os inspetores da AACGB devem usar um documento de identificação próprio e exibi-lo no exercício das suas funções.

5. No quadro de exercício das suas missões, os inspetores de aviação civil são protegidos de quaisquer tipos de ameaças e humilhação, seja de que natureza for e não são perseguidos ou julgados por análises, comentários, apreciações, posições ou recomendações emitidas.

6. Os inspetores de aviação civil são defendidos pelo Estado no estrito limite das suas atribuições e competências.

ARTIGO 44.º Solenidade da posse

Os inspetores da aviação civil nomeados, devem, antes de entrar em função, prestar juramento perante o membro do Governo encarregue do sector da aviação civil, nos seguintes termos:

«Juro exercer as minhas funções com honestidade e Em estrita observância das leis e regulamentos»

ARTIGO 45.º Referências legais e regulamentares

Os inspetores exercem a sua missão em conformidade com as disposições do Código Comunitário de Aviação Civil, do presente Código, do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil e dos demais regulamentos aeronáuticos em conformidade com as normas internacionais relativas a aviação civil.

ARTIGO 46.º

Estatutos de inspetores

A organização e funcionamento de corpo dos inspetores constam dos respetivos estatutos.

ARTIGO 47.º

Medidas de execução e sanções

Em caso de incumprimento das determinações da AACGB ou de infração das normas e requisitos técnicos aplicáveis às atividades referidas no artigo 20.º do presente Código, pode o presidente do Conselho de Administração:

- a) Suspender ou cancelar as licenças, autorizações e certificações concedidas, nos termos estabelecidos na respetiva regulamentação;
- b) Ordenar a cessação de atividades, a imobilização de aeronaves ou o encerramento de instalações, até que, após inquérito ou inspeção, deixe de se verificar a situação de incumprimento ou infração;
- c) Solicitar a colaboração das autoridades policiais para impor o cumprimento das normas e determinações que por razões de segurança, devendo a referida medida ter a execução imediata, no âmbito de atos de gestão pública.

CAPÍTULO III

DAS AERONAVES

SECÇÃO I

DOS ESTATUTOS DAS AERONAVES

SUB-SECÇÃO I

DO REGISTO, MATRICULA, NACIONALIDADE E PROPRIEDADE

ARTIGO 48.º

Noção

1. Aeronave: qualquer máquina que consiga uma sustentação na atmosfera devido às reações do ar, que não as do ar sobre a superfície terrestre.

2. Incluem-se na categoria do referido no n.º 1 deste artigo aquelas pilotadas remotamente ou «Drones», como são comumente designadas.

3. O cadastramento, o registo, a matrícula, a marca de nacionalidade e outros aspectos formais, técnicos e operacionais relativos a utilização de «Drones» constam do regulamento técnico aeronáutico próprio.

ARTIGO 49.º

Registo

1. Qualquer aeronave guineense, exceto militar, está sujeita a registo, nos termos e condições previstas no presente Código e no respetivo regulamento.

2. A aeronave registada num outro Estado não pode ser objeto de registo na República da Guiné-Bissau sem que seja cancelado o registo anterior existente naquele Estado, ou vice-versa.

3. As marcas de nacionalidade e matrícula da Guiné-Bissau podem ser, igualmente, atribuídas às aeronaves que operem mediante um contrato de cedência de aeronaves, nos termos do presente Código e da regulamentação técnica específica.

ARTIGO 50.º

Matrícula e nacionalidade

1. No ato da inscrição no Registo Aeronáutico, serão atribuídas as marcas distintivas de nacionalidade e de matrícula da aeronave.

2. A aeronave deve estender as marcas que lhe forem atribuídas as quais a identificarão para todos os efeitos.

3. Uma aeronave não pode estar validamente matriculada ao mesmo tempo em mais de um Estado.

4. Para salvaguardar o preceituado no número anterior, uma aeronave matriculada no outro Estado não poderá ser inscrita no Registo Aeronáutico Nacional sem que se verifique a caducidade da sua matrícula nesse Estado.

5. As aeronaves têm a nacionalidade do estado em que se encontram matriculadas.

6. O registo de uma aeronave nos termos do presente Código e regulamentos próprios confere-lhe a nacionalidade guineense.

ARTIGO 51.º

Aceitação de matrícula do registo aeronáutico

Sem prejuízo de condições que possam ser exigidas pela Autoridade aeronáutica civil relativamente a certificação das aeronaves e a garantia de manutenção do seu estado de navegabilidade, podem ser matriculadas no Registo Aeronáutico Nacional:

- a) Aeronaves do Estado, exceto as militares;
- b) Aeronaves destinadas a exploração de atividades aéreas no país por entidades autorizadas;
- c) Aeronaves pertencentes à coletividade aeronáutica guineense sem fins lucrativos;
- d) Aeronave para uso particular, pertencente a cidadão, empresas ou instituições guineenses;
- e) Aeronaves para uso particular, pertencentes a cidadão, empresa ou instituições estrangeiras, desde que sejam operadas com base na Guiné-Bissau e os respetivos proprietários tenham domicílio permanente ou representação no país.

ARTIGO 52.º
Propriedade

1. Considera-se proprietário da aeronave a pessoa singular ou coletiva em cujo nome estiver matriculada.

2. Aquele que usar ou explorar uma aeronave sob o seu exclusivo controlo é considerado o operador da aeronave.

3. Se o nome de operador não estiver averbado como tal, no registo aeronáutico, o proprietário da aeronave é considerado o operador, até prova em contrário.

4. A aquisição, modificação ou extinção do direito de propriedade sobre aeronave deve constar de documento escrito e assinado pelos interessados, com reconhecimento presencial das respetivas assinaturas, e só produz efeitos em relação a terceiros se tiver sido objeto de inscrição no registo aeronáutico.

ARTIGO 53.º
Contratos de utilização de aeronaves

1. A utilização de aeronaves que não sejam propriedade do operador aéreo está sujeita à celebração de um contrato.

2. Os contratos referidos no número anterior, designadamente o de locação, fretamento, partilha de código e outros que se mostrem necessários são objeto de inscrição no Registo Aeronáutico Nacional.

3. As condições para a celebração dos contratos referidos no número anterior são estabelecidas em regulamentação própria.

ARTIGO 54.º
Transferência de funções e obrigações

1. Quando uma aeronave registada na Guiné-Bissau for operada no âmbito de um contrato de locação, fretamento ou outra forma por um operador que tem a sua sede ou domicílio permanente num outro Estado signatário da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, o Governo, por meio de um acordo, pode transferir todas ou parte das suas funções e obrigações como Estado de registo relativas à aeronave, para o Estado de operação, aceitando reciprocamente o inverso.

2. Nos casos previstos no número anterior, o Estado da Guiné-Bissau fica liberta das funções e obrigações de Estado de matrícula transferidas.

3. Para que o referido acordo produza efeitos perante outros Estados ele deve ser registada na Organização de Aviação Civil Internacional para ser tornado público ou comunicado por uma das partes aos demais Estados a sua existência e alcance.

SUB-SECÇÃO II
DA HIPOTECA E PRIVILÉGIOS CREDITÓRIOS

ARTIGO 55.º
Noção e objeto

1. Hipoteca de aeronaves constitui o acordo convencional que confere ao credor um direito real sobre aeronave ou parte dela.

2. As aeronaves, ainda que em construção, podem ser hipotecadas no todo ou em partes distintas, sendo para o efeito equiparadas as coisas imóveis.

3. Podem ser igualmente hipotecadas peças sobressalentes correspondentes ao tipo da aeronave objeto da hipoteca, assim como os respetivos acessórios.

ARTIGO 56.º
Forma

O ato de constituição ou modificação da hipoteca voluntária sobre aeronaves pode constar de documento particular, sendo necessário, neste caso, o reconhecimento presencial das assinaturas.

ARTIGO 57.º
Registo

As hipotecas sobre aeronaves devem ser inscritas no Registo Aeronáutico Nacional, sob pena de não produzir efeitos jurídicos desejados, mesmo em relação as partes.

ARTIGO 58.º
Alienação para o exterior

1. As aeronaves hipotecadas na Guiné-Bissau não podem ser alienadas para o estrangeiro sem o consentimento expresso do credor, ressalvando-se o caso de venda judicial.

2. É anulável o contrato feito com inobservância do preceituado no número anterior.

ARTIGO 59.º
Exercício dos créditos em caso de perda ou inavergabilidade

Em caso de perda ou inavergabilidade da aeronave hipotecada, os direitos do credor exercem-se sobre o que dela restar e sobre a indemnização devida pelos seguradores.

ARTIGO 60.º
Preferência do crédito hipotecário

1. O crédito hipotecário aéreo prefere a quaisquer outros, à exceção dos seguintes:

- a) Despesas judiciais feitas no interesse comum dos credores;
- b) As despesas feitas com a conservação da Aeronave;

- c) Taxas parafiscais devidas a Autoridade da Aviação da Guiné-Bissau;
- d) Taxas devidas pela utilização de infraestruturas aeronáuticas ou serviços de apoio à navegação aérea;
- e) Coimas devidas ao Estado por infrações às normas aeronáuticas;
- f) Despesas efetuadas pelo comandante da aeronave no exercício de poderes legais, quando indispensáveis à continuação do voo;
- g) Remunerações e despesas resultantes de operações de busca, assistência e salvamento da aeronave.

2. A prevalência dos créditos referidos no número anterior cessa um ano após o conhecimento do facto que lhe deu origem, exceto quando tenha sido intentada ação judicial.

ARTIGO 61.º

Extinção dos privilégios

Os privilégios dos credores sobre a aeronave extinguem-se:

- a) Pelo modo por que geralmente se extinguem as obrigações;
- b) Pela venda judicial da aeronave;
- c) Pela venda voluntária feita com citação dos credores privilegiados, quando passados três meses sem que estes tenham feito valer os seus privilégios ou impugnado o preço da venda.

SUB-SECÇÃO III DO ARESTO

ARTIGO 62.º

Casos da proibição

1. Não podem ser objeto de aresto nem de qualquer outro procedimento cautelar:
 - a) Aeronaves afetadas exclusivamente a serviços públicos de transporte regular, bem como as peças sobressalentes indispensáveis a esses serviços;
 - b) Aeronaves utilizadas em serviços públicos de transporte não regular, quando prontas para partir na execução desses serviços, exceto se tratar de dívida contraída para a viagem que vai ser iniciada, ou de crédito surgido no decurso de viagem e originado por ato que tenha possibilitado a sua continuação.
2. O disposto no número anterior não prejudica os casos em que tenha havido prévia condenação judicial, nem a apreensão preventiva, requerida através dos mecanismos legais, pelo próprio proprietário ou operador despossado da aeronave por ato ilícito.

ARTIGO 63.º

Impedimento ou levantamento do aresto

1. A prestação de caução suficiente pode impedir o aresto ou possibilitar o seu levantamento.
2. Considera-se suficiente a caução quando cubra a importância da dívida e despesas inerentes e se destine exclusivamente ao pagamento do credor em causa.

SECÇÃO II

DA NAVEGABILIDADE DAS AERONAVES

SUB-SECÇÃO I

DA CONDIÇÃO DE NAVEGABILIDADE

ARTIGO 64.º

Requisitos de navegabilidade

As aeronaves operadas no espaço aéreo nacional devem observar os requisitos de navegabilidade estabelecidos pela Autoridade aeronáutica civil, de acordo com a convenção sobre aviação civil internacional.

ARTIGO 65.º

Regulamentos aplicáveis de certificação de aeronave

1. A Autoridade aeronáutica civil aceita os regulamentos de certificação de aeronaves do país contratante da OACI que emitiu o certificado de tipo, para a determinação da aeronavegabilidade contínua das aeronaves, devendo assegurar que estes regulamentos estejam em conformidade com os padrões do Anexo 8 da OACI.

SUB-SECÇÃO II

DO CERTIFICADO DE TIPO E DE NAVEGABILIDADE

ARTIGO 66.º

Noção

1. Certificado de Tipo é o documento emitido pelo país do projeto de desenho para definir o projeto de um tipo de aeronave e certifica que o referido projeto satisfaz os requisitos pertinentes de aeronavegabilidade do país em causa.
2. O certificado de Navegabilidade é o documento que atesta a aptidão da aeronave para o voo.
3. Nenhuma aeronave que aterre ou opere com base em território nacional deve voar no respetivo espaço aéreo sem que possua o certificado de navegabilidade, reconhecido, declarado válido ou emitido pela Autoridade aeronáutica civil em conformidade com normas internacionais.

ARTIGO 67.º

Reconhecimento de certificados

1. A Autoridade aeronáutica civil reconhece outros documentos equivalentes ao certificado de

navegabilidade, previsto no artigo anterior, emitido de acordo com a respetiva legislação, desde que os critérios da sua emissão sejam iguais ou superiores aos da OACI.

2. A autoridade aeronáutica civil pode ainda reconhecer a validade de um certificado de tipo através do processo de homologação do mesmo e de navegabilidade emitido por outro Estado contratante quando o mesmo for validado como tendo condições equivalentes ou superiores àquelas exigidas pela Convenção sobre a Aviação Civil Internacional.

3. Os padrões, normas e procedimentos para a emissão, homologação, modificação, validação e transferência de responsabilidade dos certificados de tipo, de navegabilidade ou outros documentos equivalentes são estabelecidos em regulamentação técnica específica.

ARTIGO 68.º

Caducidade por danificação da aeronave

O Certificado de Navegabilidade deixa de ser válido no caso de danificação da aeronave que afete temporariamente as suas condições de navegabilidade, e só pode ser novamente concedido depois de feita a reparação da aeronave e a mesma sujeita a inspeção determinada pela autoridade aeronáutica civil.

SUB-SECÇÃO III DO PROJETO, PRODUÇÃO, REPARAÇÃO E MODIFICAÇÃO

ARTIGO 69.º

Regime aplicável

O projeto, produção, reparação e modificação de aeronaves e respetivos produtos, peças, componentes e equipamentos estão sujeitos às condições estabelecidas em regulamentação técnica específica.

SUB-SECÇÃO IV DA MANUTENÇÃO DE AERONAVES

ARTIGO 70.º

Manutenção da navegabilidade

1. Os operadores de aeronaves matriculadas na Guiné-Bissau devem observar as prescrições sobre manutenção estabelecidas quer pelo fabricante quer pelas autoridades aeronáuticas.

2. A manutenção deve ser executada por pessoal qualificado para o efeito, em oficinas aprovadas ou reconhecidas pelas autoridades aeronáuticas.

3. A Autoridade aeronáutica civil pode submeter as aeronaves à inspeção, sempre que entender, para verificação do seu estado de navegabilidade.

ARTIGO 71.º

Organização de manutenção de aeronaves

1. A manutenção das condições de navegabilidade das aeronaves, suas peças, componentes e equipamentos é assegurada por organizações de manutenção certificadas pela Autoridade aeronáutica civil.

2. Compete à Autoridade aeronáutica civil certificar as organizações de manutenção de aeronaves (OMA), de gestão de aeronavegabilidade permanente (OGAP), das peças, componentes e equipamentos, bem como realizar a inspeção das respetivas atividades.

3. As condições para o estabelecimento e funcionamento das organizações de manutenção de aeronaves, de gestão de aeronavegabilidade permanente, das peças, componentes e equipamentos são estabelecidas em regulamentação técnica específica.

SECÇÃO III DA CIRCULAÇÃO AÉREA

SUB-SECÇÃO I DO DIREITO DE CIRCULAÇÃO AÉREA

ARTIGO 72.º

Admissão e autorização

1. Nenhuma aeronave deve circular no espaço aéreo nacional ou sob jurisdição da Guiné-Bissau sem que esteja devidamente matriculada e certificada para o voo.

2. As aeronaves matriculadas na Guiné-Bissau podem livremente circular no espaço aéreo nacional ou sob a sua jurisdição, observando as disposições do presente Código e dos seus regulamentos e as instruções da Autoridade aeronáutica civil e dos serviços de controlo do tráfego aéreo.

3. As aeronaves matriculadas noutros Estados só podem circular no espaço aéreo nacional se estiverem autorizadas para o efeito, ao abrigo de acordos ou convenções internacionais, ou se dispuserem de autorização específica da Autoridade aeronáutica civil.

ARTIGO 73.º

Documentos de bordo

As aeronaves que circulam no território nacional, em função de tipo e de natureza de voo, devem obrigatoriamente ter a bordo os seguintes e os demais documentos exigidos no Regulamento em vigor relativo às operações de aeronaves:

- a) Certificado de matrícula;
- b) Certificado de navegabilidade;
- c) Certificado de limitação de ruído;
- d) Certificado de operador aéreo;

- e) Licenças de cada membro da tripulação;
- f) Diário de navegação;
- g) Licença estação de radio;
- h) Manifesto de passageiros, lugares de embarque e destino;
- i) Manifesto e as declarações pormenorizadas da carga;
- j) Apólice de seguros;
- k) Partes pertinentes de manual de operações de voo.

ARTIGO 74.º
Restrições

1. Por razões imperiosas de carácter militar ou de segurança pública pode o Governo, através de Decreto, numa base não discriminatória no tocante ao tráfego aéreo internacional, condicionar ou interditar as aeronaves civis o sobrevoo de determinadas zonas do seu território ou, em circunstâncias excepcionais, da sua totalidade.

2. Qualquer medida dessa natureza deve ser objeto de aviso à navegação aérea pela Autoridade aeronáutica civil e através de instrumento apropriado, antes de ser posta em prática.

ARTIGO 75.º
Proibições

1. No espaço aéreo guineense não é permitido:
 - a) Efetuar voos a velocidade supersónicas, exceto a determinadas altitudes sobre zonas em que as populações e os bens não sejam afetados;
 - b) Lançar objetos de bordo de aeronaves, exceto em caso devidamente autorizados ou previstos na lei;
 - c) Alijar combustível ou carga, exceto em situações de emergência ou em caso devidamente autorizados e em zonas definidas para o efeito;
 - d) Fotografar ou filmar no bordo das aeronaves, zonas militares ou que por razões de segurança nacional tenham sido vedadas;
 - e) Transportar armas, explosivos e munições de guerra, exceto em casos devidamente autorizados ou previstos na lei.
2. O disposto nas alíneas a), b) e c) do número anterior aplica-se também às aeronaves do Estado.

SUB-SECÇÃO II
DO SERVIÇO DE NAVEGAÇÃO AÉREA

ARTIGO 76.º
Âmbito

Para o efeito do presente Código, o serviço de navegação aérea compreende os serviços de circu-

lação aérea, meteorologia, telecomunicações e informações aeronáuticas, operações aeroportuárias e luta contra incêndio do aeroporto.

ARTIGO 77.º
Serviço de navegação aérea

1. A prestação de serviço de navegação aérea no interior do espaço aéreo da Guiné-Bissau, que envolva aeronaves civis, ainda que do Estado, à exceção das aeronaves militares nacionais, é assegurada pelo próprio Estado.

2. O controlo da circulação de aeronaves militares nacionais é coordenado entre o respetivo órgão e o serviço de controlo do tráfego aéreo.

3. Os padrões, normas e procedimentos para aprovação dos serviços de navegação aérea são estabelecidos em regulamentação técnica específica.

ARTIGO 78.º
Delegação de competências

1. O Governo pode delegar a um organismo estrangeiro ou internacional de prestação de serviço da navegação aérea, mediante acordo, as responsabilidades que lhe cabem nesta matéria.

2. Os serviços de navegação aérea estão sujeitos à realização de inspeções e auditorias de segurança por parte da Autoridade aeronáutica civil.

ARTIGO 79.º
Meteorologia aeronáutica

1. Os aeródromos nacionais abertos ao tráfego aéreo devem estar dotados de serviços de informação e assistência meteorológica.

2. Os padrões, normas e procedimentos para aprovação dos serviços previstos no número anterior são estabelecidos em regulamentação técnica específica.

ARTIGO 80.º
Serviço de gestão de informação aeronáutica

1. A Autoridade aeronáutica civil deve aprovar o funcionamento dos serviços de gestão de informação aeronáutica em conformidade com os padrões estabelecidos nas convenções internacionais.

2. Os serviços de gestão de informação aeronáutica estão sujeitos à inspeções e auditorias de segurança da Autoridade aeronáutica civil.

ARTIGO 81.º
Telecomunicações aeronáuticas

1. Constitui obrigação do Estado o estabelecimento dos serviços fixos, móvel, de radio navegação

e difusão das informações aeronáuticas necessários a segurança da navegação aérea em conformidade com os regulamentos da União Internacional das Telecomunicações.

2. Os procedimentos, funcionamento, composição, objeto das comunicações e o controlo das estações constam no regulamento técnico próprio de conformidade com as normas estabelecidas nas convenções internacionais.

ARTIGO 82.º

Operações aeroportuárias

1. As operações aeroportuárias compreendem todos os procedimentos e ações relacionadas com a utilização de aeronaves.

2. Os padrões, normas e procedimentos aplicáveis à operação de voos são estabelecidos em regulamentação técnica específica.

ARTIGO 83.º

Luta contra incêndio

O serviço de luta contra incêndio que implique aeronaves é organizado no território nacional de acordo com a regulamentação técnica específica e as disposições internacionais relativas a matéria.

ARTIGO 84.º

Taxa de rota

1. Pela prestação de serviço de navegação aérea e meteorologia aeronáutica é devida uma taxa designada Taxa de Rota que deve ser pago pelo operador da aeronave por cada voo efetuado ou, pelo respetivo proprietário, caso aquele seja desconhecido.

2. O valor e a modalidade da cobrança da taxa referida no número precedente são determinados por despacho do membro do Governo encarregue do sector da Aviação Civil ou por órgão competente em caso de delegação de prestação dos referidos serviços.

ARTIGO 85.º

Interceção de aeronaves

1. A aeronave em voo, quer seja civil ou do Estado, que receber do órgão de controlo de tráfego aéreo ordem para aterrar, deve dirigir-se imediatamente para o aeródromo que lhe for indicado e nele efetuar a aterragem.

2. No caso de inobservância da ordem recebida, a aeronave será compelida a aterrar pelo emprego dos meios internacionalmente recomendados.

3. Em todo o processo de interceção é proibido o emprego de armas de fogo contra aeronaves civis em voo, que possam pôr em perigo a vida das

pessoas que se encontram a bordo, bem como da própria aeronave.

4. Se a obrigação de aterrar for ocasionada pelo uso indevido do espaço aéreo nacional, a aeronave fica retida até que lhe seja concedida a autorização para prosseguir a viagem.

5. As disposições dos números anteriores não se aplicam quando o comandante da aeronave em causa se encontra sob coação resultante de ações de pirataria aérea ou uso indevido de aeronave contra a segurança das pessoas e dos Estados.

6. A Autoridade aeronáutica civil estabelece um processo formal de coordenação com a Autoridade militar encarregue da defesa do espaço aéreo nacional, nos termos do artigo 10.º do presente Código, relativo à questão de interceção de aeronaves.

Artigo 86.º

Regras do ar

Sem prejuízo de regras que venham a ser estabelecidas pela Autoridade aeronáutica civil, observar-se-ão, na circulação aérea nacional, as Regras do Ar instituídas pela Organização da Aviação Civil Internacional.

CAPÍTULO IV

DA INFRAESTRUTURA AERONÁUTICA

ARTIGO 87.º

Âmbito da Infraestrutura aeronáutica

1. A infraestrutura aeronáutica compreende, nomeadamente, os aeródromos, os heliportos, as suas instalações, edificações, equipamentos, servidões aeronáuticos e serviços que visem a segurança e eficiência da navegação aérea.

2. Os serviços a que se refere o número anterior compreendem o controlo de tráfego aéreo, as telecomunicações aeronáuticas, as estações meteorológicas aeronáuticas, as ajudas-radio e visuais e a busca e salvamento.

3. A instalação e operação de quaisquer serviços e infraestruturas aeronáuticas, dentro ou fora dos aeródromos carece de autorização prévia da Autoridade aeronáutica civil.

ARTIGO 88.º

Coordenação e controlo

Compete à Autoridade aeronáutica civil coordenar e controlar a execução das políticas sobre infraestruturas aeronáuticas, bem como estabelecer e rever periodicamente os padrões mínimos exigidos para operação das facilidades de navegação aérea em território nacional.

SECÇÃO I DOS AERÓDROMOS

SUB-SECÇÃO I DAS CONDIÇÕES DE EXPLORAÇÃO, CLASSIFICAÇÃO E UTILIZAÇÃO

ARTIGO 89.º

Construção, operação e manutenção

1. É da competência exclusiva do Governo autorizar a construção de aeródromos, heliportos e hidrobases civis públicos.

2. Os padrões, normas e procedimentos para a construção, licenciamento, certificação, exploração, reabilitação e manutenção de aeródromos, heliportos e hidrobases são estabelecidos em regulamentação técnica específica.

3. As pessoas singulares ou coletivas nacionais ou estrangeiras, mediante certificação e autorização da Autoridade aeronáutica civil, podem criar e explorar outro tipo de aeródromos e heliportos e hidrobases não abrangidos no artigo 90.º, do presente Código.

4. Os aeródromos domésticos apenas podem ser usados pelo tráfego internacional em caso de emergência, alternância, operações de busca e salvamento ou de derrogações especiais emitidas pela Autoridade aeronáutica civil.

5. A aterragem de uma aeronave que entre no espaço aéreo nacional deve ser feita num aeródromo internacional.

6. Toda a aeronave que partir do território nacional com destino a um país estrangeiro deve descolar-se de um aeródromo internacional.

ARTIGO 90.º

Classificação de aeródromos e heliportos

1. Os aeródromos e heliportos podem ser classificados em:

- a) Públicos;
- b) Privados;
- c) Militares;
- d) Mistos.

2. Em função do tráfego que servem, os aeródromos e heliportos podem ainda ser classificados em:

- a) Domésticos;
- b) Internacionais.

3. Os aeródromos classificados de públicos ou privados agrupam-se em classes determinadas de acordo com o tipo de função que exercem e o tipo de tráfego que acomodam.

4. Compete ao Governo, sob proposta da Autoridade aeronáutica civil, classificar e categorizar os

critérios de ordenamento em classes, da natureza operacional, administrativa, de segurança, de facilitação dos aeródromos, de acordo com as convenções internacionais de que a República da Guiné-Bissau é parte.

ARTIGO 91.º

Tutela do Estado

Todos os aeródromos públicos estão subordinados à tutela do Estado, que a exerce através da Autoridade aeronáutica civil.

ARTIGO 92.º

Utilização de aeródromos públicos

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

ARTIGO 93.º

Aeródromo civil e militar

No aeródromo civil em que funciona base militar, a utilização das suas infraestruturas por aeronaves militares ou a instalação de infraestruturas militares são coordenadas com a Autoridade aeronáutica civil, por forma a que, em tempo de paz, não resulte prejuízo para a aviação civil.

ARTIGO 94.º

Utilização de aeródromo militar por aeronaves civis

Pode ser autorizada a utilização de aeródromos militares por aeronaves civis afetas a serviços públicos, desde que sejam cumpridas as prescrições estabelecidas pela autoridade militar para o efeito, e se verifique o disposto no artigo 92.º, do presente Código.

ARTIGO 95.º

Utilização

Salvo em caso de emergência, as aeronaves só podem utilizar aeródromos cujas características comportem os requisitos operacionais específicos da aeronave.

ARTIGO 96.º

Restrições

1. Sempre que, por razões de carácter militar ou de segurança pública o justificarem, pode, por forma não discriminatória, no tocante ao tráfego aéreo internacional, ser condicionada ou temporariamente interdita a utilização de aeródromos abertos ao tráfego aéreo civil.

2. As condições de restrições, suspensões e de encerramento dos aeródromos são estabelecidas por decreto do Governo, sob proposta da Autoridade aeronáutica civil.

ARTIGO 97.º
Tráfego internacional

1. A chegada e partida de aeronaves em voo internacional só pode efetuar-se em aeródromo classificado de internacional, nos termos de n.º 5 e 6 do artigo 89.º, do presente Código.

2. A título excecional, e em articulação com as autoridades de fronteira, pode a Autoridade aeronáutica civil permitir o uso de outros aeródromos.

3. Para o efeito do presente Código consideram-se autoridades de fronteira os departamentos do Estado responsáveis pelo controlo documental transfronteiriço de pessoas e bens.

SUB-SECÇÃO II
GESTÃO DE AERÓDROMOS

ARTIGO 98.º
Acesso as áreas de movimento

1. É proibido deixar qualquer animal penetrar ou colocar objetos suscetíveis de constituir obstáculo nas áreas dos aeródromos públicos destinadas à manobra de aeronaves.

2. A entidade responsável pela prestação de serviços aeroportuários deve usar de todos os meios adequados e necessários de forma a evitar a entrada e permanência de animais ou colocação de objetos nas referidas áreas.

3. É proibido também a entrada de pessoas ou veículos nas áreas de manobra de aeronaves sem autorização dos serviços de controlo de tráfego aéreo do respetivo aeródromo.

ARTIGO 99.º
Propriedade de aeródromos e heliportos

1. Os aeródromos e heliportos públicos são bens de domínio público, podendo ser geridos por entidades não estatais.

2. Os aeródromos e heliportos privados são bens patrimoniais de pessoas singulares ou coletivas de nacionalidade guineense ou estrangeira de acordo com a legislação aplicável.

ARTIGO 100.º
Licenciamento e certificação de aeródromos

Compete à autoridade aeronáutica civil emitir licenças e certificados de aeródromos, de acordo com a regulamentação técnica específica.

ARTIGO 101.º
Expropriação de aeródromo

1. O Estado pode proceder à expropriação de aeródromo privado por utilidade pública, mediante competente indemnização nos termos da lei.

2. A decisão de expropriação por utilidade pública deve ser fundamentada em conformidade com a legislação aplicável.

ARTIGO 102.º
Integração de normas afins

A autoridade aeronáutica civil deve assegurar, através da regulamentação técnica específica, que as normas relativas à segurança de aviação civil e as do ambiente sejam integradas na conceção e construção de aeródromos e instalações, assim como nas modificações das infraestruturas já existentes.

ARTIGO 103.º
Taxas aeroportuárias

1. Os serviços prestados aos utentes dos aeródromos abertos ao tráfego aéreo público, dão origem a compensação na forma de taxas cobradas pela entidade que fornece o serviço, nomeadamente, pelas seguintes operações:

- a) Aterragem e descolagem de aeronaves;
- b) Utilização dos dispositivos de apoio à navegação aérea;
- c) Estacionamento e proteção de aeronaves;
- d) Estacionamento e guarda de automóveis;
- e) Utilização de terminais de passageiros e de carga;
- f) Utilização das instalações e equipamentos;
- g) Ocupação de terrenos e edifícios;
- h) Emissão de cartões de acesso às áreas regulamentadas do aeródromo.

2. O valor e a modalidade da cobrança da taxa referida no número precedente são determinados por despacho do membro do Governo encarregue do sector da Aviação Civil.

ARTIGO 104.º
Abandono ou aeronaves sem proprietário conhecido

1. Em caso de abandono de aeronaves em aeródromos nacionais, a entidade prestadora de serviço aeroportuário pode ordenar a sua remoção, se conveniente ou necessária, para local que não estorve, devendo imediatamente comunicar o facto a Autoridade aeronáutica civil para fins de notificação da sua congénere do país de matrícula ou do legítimo proprietário ou operador.

2. Se a aeronave não for reclamada, por quem de direito, no prazo de um ano, sem prejuízo do pagamento das taxas aeroportuárias vencidas, é considerada abandonada para todos os efeitos legais, devendo reverter-se a favor do Estado.

3. Quando não for possível determinar o verdadeiro proprietário de uma aeronave encontrada no território nacional, apesar das diligências promovi-

das pela autoridade aeronáutica civil nesse sentido, ela é objeto de declaração de «*res nullus*», por sentença judicial promovida pela referida Autoridade, revertendo-se a favor do Estado.

4. As diligências para a obtenção da sentença judicial referida no número anterior deve ser precedida de:

- a) Notificação a todas as autoridades de aviação civil sobre o facto, através de meios idóneos;
- b) Decurso do prazo de noventa dias (90) sobre a data da referida notificação, sem que nenhuma delas tenha confirmado a propriedade da aeronave.

SECÇÃO II DAS SERVIDÕES AERONÁUTICAS

ARTIGO 105.º

Noção

As zonas confinantes com os aeródromos públicos e instalações de apoio a navegação aérea estão sujeitas a servidões especiais, chamadas servidões aeronáuticas.

ARTIGO 106.º

Objetivo

A constituição de servidões aeronáuticas visa a utilização segura e eficiente dos aeródromos e instalações de apoio à navegação aérea, o seu acesso e a proteção de pessoas e bens à superfície.

ARTIGO 107.º

Constituição e delimitação

A constituição de servidões aeronáuticas e a delimitação das respetivas zonas são definidas em diploma do Governo, contemplando a especificidade de cada caso, por forma a assegurar a realização do objetivo anunciado no artigo anterior, tendo em conta as normas e recomendações da Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 108.º

Competência

1. Compete a Autoridade aeronáutica civil preparar as propostas de diplomas legais relativos à constituição, modificação e extinção das servidões aeronáuticas, bem como fiscalizar as ações previstas no artigo 109.º, do presente código.

2. Os padrões, normas e procedimentos para o estabelecimento de servidões aeronáuticas são fixados em regulamentação técnica específica.

ARTIGO 109.º

Conteúdo

1. As servidões aeronáuticas compreendem:

a) A proibição de, nas zonas delimitadas, proceder a quaisquer edificações, modificações de terreno, plantações de árvores, levantamento de postos e cabos aéreos, montagens luminosas, trabalho ou atividades suscetíveis de afetar a segurança da navegação ou o funcionamento e eficiência das respetivas instalações de apoio, sem autorização prévia da Autoridade aeronáutica civil;

b) A obrigação de, nas zonas delimitadas, suprimir ou modificar todo o obstáculo que possa constituir perigo para a navegação aérea, nomeadamente, a instalação e uso de sinais, de som ou iluminação, que transmitam ondas de rádio, ou outras instalações que constituam perigo para a segurança de voo.

c) A obrigação de sinalizar qualquer obstáculo que possa afetar a segurança da navegação aérea, onde quer que esteja localizado.

2. Os padrões, normas e procedimentos para a instalação de obstáculos artificiais nas proximidades dos aeródromos e heliportos são estabelecidos em regulamentação técnica específica.

ARTIGO 110.º

Segurança de voo

Compete à autoridade aeronáutica civil proibir a instalação e uso de sinais, instalações de som ou iluminação, que transmitam ondas de rádio, ou outras instalações que constituam perigo para a segurança de voo.

ARTIGO 111.º

Prerrogativas da autoridade aeronáutica civil

1. A autoridade aeronáutica civil pode autorizar a instalação de infraestruturas, balizas de ajuda de qualquer natureza destinadas a apoiar a navegação aérea, onde quer que sejam consideradas necessárias, devendo assegurar o direito de acesso às mesmas.

2. A autoridade aeronáutica civil exerce todas as prerrogativas e poderes necessários para o estabelecimento de sistema de iluminação e de comunicações de qualquer natureza, antenas ou equipamentos necessários ao eficiente funcionamento dos aeródromos e das instalações de apoio à navegação aérea.

3. A autoridade aeronáutica civil deve estabelecer um plano geral de servidões aeronáuticas dos aeródromos e heliportos, podendo para o efeito solicitar a colaboração das autoridades públicas nacionais, municipais e locais.

ARTIGO 112.º

Poderes de embargo e demolição

1. A autoridade aeronáutica civil pode embargar obras ou construções de qualquer natureza que contrariem as disposições do artigo 109.º e outras disposições do presente Código.

2. Quando aquela entidade considerar que as obras referidas no número precedente apresentar ameaças sérias e eminentes a segurança de navegação aérea, após esgotadas as finalidades prosseguidas no número anterior, pode ordenar a demolição parcial ou total das mesmas em articulação com as autoridades locais.

ARTIGO 113.º

Regime expropriação

São consideradas de utilidade pública todas as expropriações que impliquem a aplicação das disposições deste capítulo.

SECÇÃO III DO RISCO AVIÁRIO

ARTIGO 114.º

Interdição

1. São interditos todos os comportamentos e atividades suscetíveis de atrair aves para junto dos aeródromos nacionais aberto ao tráfego aéreo.

2. O Governo fixa por decreto as modalidades de aplicação das disposições desta subsecção.

SECÇÃO IV DA ASSISTÊNCIA EM ESCALA

ARTIGO 115.º

Noção

Assistência em escala, são serviços prestados num aeroporto nacional a um utilizador relativo, designadamente, à manutenção, reabastecimento, carga e descarga, encaminhamento e transporte de pessoas e bens, catering, aprovisionamento de bens e serviços a bordo de aeronaves.

ARTIGO 116.º

Licença e certificado

O exercício da atividade de assistência em escala por uma empresa está sujeito a obtenção de uma Licença de prestador de serviço de assistência em escala e um Certificado Técnico de exploração (CTE), concedidos pela Autoridade aeronáutica civil que autoriza o exercício dessa atividade profissional no espaço nacional.

ARTIGO 117.º

Critérios e condições

Os critérios de emissão e condições para obtenção, de licença e certificado técnico de exploração

para serviços previstos no artigo 115.º, do presente Código, constam do despacho do membro do Governo responsável pelo setor da aviação civil.

ARTIGO 118.º

Validade, suspensão e Revogação

1. A validade, à suspensão, o cancelamento, a derrogação e a retirada de licenças e certificados técnicos para o exercício da atividade de assistência em escala compete a Autoridade da Aviação Civil da Guiné-Bissau.

2. As situações que podem conduzir à aplicação do número anterior constam do regulamento técnico específico.

ARTIGO 119.º

Taxas relativas às licenças e certificações

1. Para o exercício da atividade de assistência e auto-assistência em escala, a empresa prestadora de serviço obriga-se, perante a autoridade aeronáutica civil, ao pagamento das taxas relativas à emissão da Licença e Certificado técnico de Exploração, bem como à manutenção daquela e, ainda, o pagamento de sobretaxa de assistência em escala, cujos os valores e percentual, bem como as modalidades de cobrança são fixados pelo despacho do membro do Governo encarregue do setor da aviação civil.

2. A sobretaxa de assistência em escala referido no número anterior e o respectivo valor devem ser inseridos na publicação de informação aeronáutica e comunicados à Organização Internacional da Aviação Civil (OACI).

SECÇÃO V DAS DISPOSIÇÕES SANITÁRIAS

ARTIGO 120.º

Controlo sanitário

1. O controlo sanitário nas fronteiras é regulado no território da Guiné-Bissau pelas disposições dos regulamentos sanitários da Organização Mundial de Saúde (OMS), pelos acordos internacionais e pelas leis e regulamentos nacionais em matéria da prevenção, propagação de doenças transmissíveis via transporte aéreo.

2. Os funcionários, as pessoas responsáveis pela aeronave, pessoal médico ou outros agentes implicados não devem alterar, dissimular ou omitir conscientemente os factos que são dos seus conhecimentos e sujeitam-se à obrigação de os informar oportunamente à autoridade sanitária, em conformidade com os regulamentos sanitários internacionais.

ARTIGO 121.º

Controlo fitossanitário

O controlo fitossanitário é efetuado nos aeroportos nacionais abertos ao tráfego aéreo, conforme estabelecido na legislação em vigor sobre a matéria.

CAPÍTULO V
DO PESSOAL DE AVIAÇÃO CIVIL

SECÇÃO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

SUB-SECÇÃO I
**DA CLASSIFICAÇÃO DO PESSOAL
DE AVIAÇÃO CIVIL**

ARTIGO 122.º

Categorias de pessoal de aviação civil

1. O pessoal de aviação civil compreende as seguintes categorias:

- a) Pessoal aeronáutico navegante;
- b) Pessoal aeronáutico não navegante;
- c) Outro pessoal aeronáutico.

2. A categoria do pessoal aeronáutico navegante integra a seguinte classificação:

- a) Pessoal navegante técnico;
- b) Pessoal navegante de cabine;
- c) Pessoal navegante profissional;
- d) Pessoal navegante não profissional.

ARTIGO 123.º

Exercício de funções aeronáuticas

O exercício da função de pessoal aeronáutico navegante e não navegante requer a posse de uma licença válida ou documento equivalente emitido ou reconhecido pela Autoridade aeronáutica civil nos termos da lei e dos regulamentos.

SUB-SECÇÃO II
DAS LICENÇAS E QUALIFICAÇÕES

ARTIGO 124.º

Títulos

1. Todo o pessoal aeronáutico previsto nas alíneas a) e b) do n.º 1, do artigo 122.º, deve ser detentor de certificado, licença e qualificações válidas.

2. Nas licenças são averbadas todas as menções de aptidão, chamadas qualificações, que concedam ao titular certos privilégios ou subordinem o seu exercício a determinadas condições e limitações.

3. Os certificados a que se refere o n.º 1, do presente artigo são emitidos após os exames correspondentes e definitivamente concedidos ao seu titular.

4. Para obtenção de certos títulos nacionais ou estrangeiros que confirmam os conhecimentos pelo

menos iguais a aqueles exigidos no número anterior pode ser concedida a dispensa de certas provas teóricas para obtenção dos certificados, com a exceção das provas práticas e dos exames em voo.

5. As licenças são válidas por um período limitado e são renováveis através de verificação periódica de diversas aptidões exigidas.

6. Os padrões, normas e procedimentos aplicáveis às certificações, licenças, qualificações, homologações, reconhecimentos e autorizações do pessoal aeronáutico são estabelecidos pela regulamentação técnica específica.

ARTIGO 125.º

Reconhecimento, validação e equivalência de licenças e qualificações

1. A Guiné-Bissau reconhece as licenças e qualificações concedidas por outros Estados membros da Organização da Aviação Civil Internacional, mediante a validação ou emissão de licenças por equivalência.

2. Em caso de validação deve ser emitida uma autorização adequada, que vai anexa à licença, sempre que se verificar que a sua concessão obedece aos requisitos mínimos estabelecidos pela Organização da Aviação Civil Internacional, não podendo a mesma ultrapassar o da validade da licença a que respeite.

3. A concessão de licenças e qualificações por equivalência só se efetua quando se verifique que a concessão do original obedece aos requisitos referidos no número anterior.

4. A Autoridade aeronáutica civil pode submeter os candidatos a provas apropriadas, efetuadas em português, francês ou em inglês, devendo para o efeito incluir os exames sobre a legislação e procedimentos aeronáuticos específicos da Guiné-Bissau, salvo os dispostos nos números anteriores.

ARTIGO 126.º

Observância de normas internacionais

Na concessão e revalidação de licenças e qualificações, a Autoridade aeronáutica civil deve observar as normas aplicáveis para o efeito, estabelecidas pela Organização da Aviação Civil internacional.

Artigo 127.º

Cadernetas de Voo

1. O pessoal navegante deve ser portador de uma caderneta de voo, na qual se regista a natureza e duração dos voos efetuados, com vista, designadamente; à verificação do preenchimento de condições para emissão, revalidação e reconhecimento das suas licenças e qualificações.

2. As cadernetas de voo podem ser verificadas e autenticadas pelas autoridades aeronáuticas de outro Estado membro da Organização da Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 128.º

Experiência adquirida no estrangeiro

A experiência adquirida no estrangeiro ou num Estado membro da Organização da Aviação Civil Internacional, conta para efeito de revalidação das licenças e qualificações aeronáuticas emitidas pela Guiné-Bissau, desde que as autoridades desse Estado a declare nas cadernetas apropriadas ou autenticadas conforme referidas no artigo anterior.

SUB-SECÇÃO III DA MEDICINA AERONÁUTICA

ARTIGO 129.º

Aptidão médica

1. O exercício de funções do pessoal aeronáutico está sujeito ao preenchimento de condições de natureza física e psíquicas prescritas pela medicina aeronáutica.

2. A autoridade aeronáutica civil estabelece os procedimentos e é responsável pela avaliação, controlo, supervisão e fiscalização do sistema de medicina aeronáutica, com vista a assegurar a observância dos requisitos da mesma aos detentores de licenças e qualificações aeronáuticas.

3. Os padrões, normas e procedimentos aplicáveis as avaliações médicas e a emissão dos certificados de reconhecimento médicos do pessoal aeronáutico, bem como as obrigações das instituições e pessoal envolvidos, são estabelecidos em regulamentação específica.

SUB-SECÇÃO IV DA DISCIPLINA

ARTIGO 130.º

Conselho de disciplina

É instituído um conselho de disciplina do pessoal navegante da aviação civil encarregue de conhecer e aplicar as sanções disciplinares previstas no artigo 132.º, do presente Código, aos titulares de licenças e qualificações do pessoal navegante que infringirem as disposições do presente Código e dos demais regulamentos em vigor.

ARTIGO 131.º

Composição e funcionamento

1. O Conselho de disciplina do pessoal navegante da aviação civil é presidido pelo presidente de Conselho de Administração da autoridade aeronáutica

nos termos da alínea p), do artigo 32.º, do presente Código.

2. A composição, funcionamento e a competência do conselho de disciplina são fixados por despacho do membro do Governo encarregue do setor da Aviação Civil.

ARTIGO 132.º

Tipologia de sanções

1. As sanções disciplinares referidas no artigo 130.º, são as seguintes:

- a) Advertência oral;
- b) Repreensão escrita;
- c) Multa;
- d) Suspensão temporária com ou sem possibilidade de cancelamento de licenças ou qualificações;
- e) Cancelamento definitivo de licenças ou qualificações.

2. Às sanções previstas nas alíneas c), d) e e) do número precedente aplicam-se as disposições do artigo 339.º, do presente Código e do regime das contraordenações aeronáuticas em vigor.

ARTIGO 133.º

Suspensão preventiva

1. Em caso de presunção grave relativa à responsabilidade do comandante de bordo ou de um membro da tripulação e, na pendência do processo disciplinar, o arguido pode ser suspenso preventivamente das suas funções por um período máximo de dois meses.

2. Durante o processo disciplinar, a suspensão preventiva do arguido não implica a perda da sua retribuição.

ARTIGO 134.º

Garantias de imparcialidade

O interessado tem a prerrogativa de deduzir a suspeição contra qualquer dos membros de Conselho de disciplina nos termos do código do processo civil em vigor no país.

ARTIGO 135.º

Exercício do contraditório e sanção

1. O processo disciplinar deve observar o princípio do contraditório e a sanção disciplinar deve ser proporcional à gravidade de infração cometida e a culpa do infrator, não podendo aplicar-se mais de que uma pela mesma infração.

2. A aplicação de sanções disciplinares, excetuada a advertência oral, só pode fazer-se mediante processo disciplinar.

SECÇÃO II DA TRIPULAÇÃO

ARTIGO 136.º

Tripulação de uma aeronave

A tripulação de uma aeronave compreende todas as pessoas encarregues de exercer as funções a bordo durante o tempo de voo.

SUB-SECÇÃO I DA CATEGORIA DOS MEMBROS DA TRIPULAÇÃO

ARTIGO 137.º

Tripulação de condução

A tripulação de condução ou pessoal navegante técnico é constituída pelos membros da tripulação, titulares de licença válida, encarregues de funções essenciais de condução da aeronave:

ARTIGO 138.º

Tripulação de Cabine

A tripulação de cabine ou pessoal navegante de cabine é constituída pelos membros da tripulação encarregados de exercer funções de apoio, de conforto e de segurança aos passageiros, cabendo-lhes também colaborar com o pessoal navegante técnico em determinadas situações de emergência.

ARTIGO 139.º

Composição da tripulação

A composição da tripulação é determinada pela autoridade aeronáutica civil de acordo com o tipo da aeronave a utilizar, natureza da operação envolvida, as características e a duração do voo a efetuar, não podendo ser inferior ao estabelecido no Manual de Operações, no Manual de Voo, ou em documentos com estes relacionados, ou ainda pelos regulamentos técnicos específicos.

ARTIGO 140.º

Pessoal navegante profissional

1. Entende-se por pessoal navegante profissional, os tripulantes que exercem as funções por conta de outrem, a troca de remuneração, ou por conta própria com fins lucrativos, em conformidade com as disposições de código comunitário de aviação civil.

2. As condições do exercício da função do pessoal navegante profissional e a duração do período laboral são estabelecidas pelo regulamento técnico específico.

ARTIGO 141.º

Categorias de pessoal navegante profissional

O pessoal navegante profissional de aviação civil compreende a uma ou várias das seguintes categorias:

- a) Ensaios e receção;
- b) Transporte aéreo;
- c) Trabalho aéreo.

ARTIGO 142.º

Inscrição

1. A admissão na categoria do pessoal navegante profissional requer a previa inscrição do interessado no registo correspondente a sua categoria junto da Autoridade aeronáutica civil.

2. A inscrição no registo do pessoal navegante esta sujeita nomeadamente as seguintes condições:

- a) Ter nacionalidade guineense;
- b) Ser titular de licenças e qualificações válidas;
- c) Não ter sido condenado, com sentença transitada em julgado, pela prática de condutas puníveis com a pena de prisão.

ARTIGO 143.º

Funções remuneradas

1. O exercício de funções remuneradas a bordo de aeronaves nacional é reservado aos cidadãos nacionais ou comunitários.

2. Na falta de pessoal previsto no número anterior, podem ser admitidos, numa base precária os de nacionalidade estrangeira, com aprovação da Autoridade aeronáutica civil.

SUB-SECÇÃO II

DO PILOTO COMANDANTE DE BORDO

ARTIGO 144.º

Definições

1. Para efeitos de aplicação destes capítulos, entende-se por:

- a) «**Comandante de Aeronave**» piloto que, reunido os requisitos legalmente exigidos, é designado pelo operador para exercer o comando da aeronave, cabendo-lhe a direção e responsabilidade de condução segura e regular da mesma;
- b) «**Serviço**» atividade desenvolvida pelo comandante desde a sua apresentação no aeroporto para realizar um voo ou uma serie de voos, até ao início do primeiro período completo de descanso regulamentar em terra;
- c) «**Descanso regulamentar, em terra**» interrupção de serviço destinada a proporcionar a tripulação pelo menos o descanso mínimo regulamentar estabelecido, para a sua recuperação antes de iniciar outro serviço;
- d) «**Início e fim do exercício das responsabilidades do comandante**»:

- I) Quanto à tripulação designada para o respetivo serviço de voo - no momento da apresentação desta para a realização do serviço e o momento em que o mesmo cessa, após o cumprimento das formalidades legais e funcionais inerentes;
- II) Quanto aos passageiros, bagagens, carga e correio - o momento em que estes entram a bordo da aeronave e o momento em que são deixados à responsabilidade da entidade competente ou do representante do operador;
- III) Quanto à aeronave - o momento em que esta é recebida pelo comandante ou pela pessoa na qual ele delegue, para a realização de voo e o momento em que finalizar o voo, faça a entrega da mesma ao operador ou seu representante.

Os períodos de descansos parciais em terra não implicam a interrupção do serviço.

ARTIGO 145.º

Autoridade do comandante de bordo

As funções de comandante de bordo são exercidas por um piloto e é autoridade máxima a bordo, sendo responsável pela segurança dos passageiros, da tripulação, da aeronave, de carga e dos correios.

ARTIGO 146.º

Poderes e representação

1. Como legítimo consignatário da aeronave, o comandante é o representante do operador, devendo agir de acordo com a delegação que lhe é conferida.
2. Em caso de dificuldade imprevista, surgida na execução da missão, o comandante deve solicitar instruções ao operador.
3. Se lhe for impossível obter as instruções solicitadas em tempo oportuno, o comandante deve agir com razoabilidade e tem o direito de:
 - a) Executar as despesas necessárias com vista à execução da missão em curso;
 - b) Providenciar a execução das reparações necessárias para que a aeronave possa continuar a viagem sem demora injustificada;
 - c) Tomar as medidas que achar necessárias e convenientes para a segurança e o conforto dos passageiros e a salvaguarda de cargas e de correios;
 - d) Contratar pessoal e serviços a que tiver de recorrer;
 - e) Contrair dívidas ou empréstimos indispensáveis à execução das medidas referidas nas alíneas anteriores.

ARTIGO 147.º

Competência funcional

1. Durante a realização de voo compete ao comandante, designadamente:
 - a) Conduzir a aeronave, executando ou ordenando a execução de medidas necessárias à segurança e regularidade da operação, tendo em vista a eficácia e economia da mesma;
 - b) Zelar pela proteção das pessoas e dos bens confiados à sua guarda e utilização;
 - c) Exercer a sua autoridade sobre a tripulação da aeronave;
 - d) Manter a ordem e a disciplina a bordo;
 - e) Intervir no âmbito da sua competência e conforme as exigências legais, nos atos e factos que tenha lugar a bordo da aeronave, devendo comunicá-los às entidades competentes.
 - f) Exercer todos os outros poderes que lhe forem legalmente confiados.

2. Ao comandante não são cometidas funções de custódias ou vigilância sobre passageiros a bordo.

3. Além das previstas neste artigo, compete ao comandante o exercício das funções prescritas na legislação nacional e internacional aplicáveis.

ARTIGO 148.º

Apoio das autoridades

As autoridades públicas e os organismos oficiais devem conceder ao comandante da aeronave afeta ao transporte público, nos termos da legislação e dos procedimentos nacionais e internacionais aplicáveis, todo o apoio necessário ao exercício das suas funções.

ARTIGO 149.º

Incapacidade

Em caso de incapacidade do comandante para o exercício das suas funções, estas são desempenhadas pelo tripulante que ocupe o lugar de co-piloto ou por quem for designado pelo operador.

ARTIGO 150.º

Poderes funcionais

No exercício das suas funções, o comandante:

- a) Pode não iniciar o voo enquanto, no seu entender, não estiverem reunidas as condições que garantam a sua segurança e correta realização, as quais podem, nomeadamente, relacionar-se com a tripulação, com os passageiros, com a carga ou com a aeronave;
- b) Em caso de força maior devidamente justificada, pode adiantar, atrasar, cancelar ou suspender a saída de um voo ou desviar o seu

percurso normal, mesmo depois de iniciado ou suspender qualquer tripulante das suas funções ou encarregá-lo temporariamente de exercício de outras funções;

- c) Pode exigir as garantias específicas de segurança antes do início do voo, quando no seu entender, não se encontra devidamente assegurada a medida especial ou excepcional de segurança pela autoridade competente ou pelo operador, assim como a manutenção da causa que a motiva;
- d) Quando tiver fundadas convicções da prática de factos ilícitos que não constituam delitos criminais ou da sua iminência a bordo, podendo pôr em perigo a segurança da aeronave, das pessoas, dos bens, ou da perturbação da ordem e a disciplina a bordo, pode adotar medidas, inclusive coercivas, que se figurem adequadas para garantir a segurança da operação, a manutenção da ordem, a disciplina a bordo e a posterior entrega do agente responsável às autoridades competentes ou desembarcá-lo, conforme o caso;
- e) Por razões estritas de segurança pode adotar procedimentos contrários aos regulamentos estabelecidos para o efeito.

ARTIGO 151.º

Nascimento e óbito ocorridos a bordo da aeronave

Em caso de nascimentos e óbitos a bordo de uma aeronave durante o voo, o comandante de bordo deve elaborar o assento dos referidos factos no diário de navegação, nos termos do Código de Registo Civil em vigor, e dele extrair a cópia para fins exigidos.

ARTIGO 152.º

Deveres funcionais

1. No exercício das suas funções o comandante:
 - a) Deve assegurar que a organização e a execução de voo se realizem de acordo com a lei, regulamentos e manuais de procedimentos em vigor;
 - b) Deve assegurar-se de que tanto a aeronave como os membros da tripulação possuem a documentação regular;
 - c) Sempre que esteja em causa a segurança da operação, não deve abandonar o seu posto sem ter adotado ou promovido todas as medidas adequadas a salvaguarda das pessoas e bens sob a sua responsabilidade;
 - d) Em caso de apreensão ilícita da aeronave, deve adotar ações necessárias para retomar

o controlo da aeronave, desde que não ponha em perigo a segurança desta e das pessoas a bordo;

- e) Deve cumprir as leis e regulamentos dos países que sobrevoe ou em que aterre;
- f) Deve obedecer imediatamente a quaisquer ordens ou instruções para aterrar em país estrangeiro em caso de intercepção;
- g) Deve prestar cauções de busca e salvamento, observando as normas e procedimentos estabelecidos pela organização da Aviação Civil Internacional;
- h) Deve respeitar as competentes instruções dos serviços oficiais de controlo de tráfego aéreo, salvo quando essa obediência representa o perigo para a segurança do voo.

2. No caso excepcional previsto na alínea h), do número anterior, o comandante pode adotar o procedimento que achar por conveniente, devendo comunicá-los aos referidos serviços logo que possível.

ARTIGO 153.º

Responsabilidade

1. O comandante responde civil, criminal e disciplinarmente nos termos da lei em geral e do presente Código.

2. O comandante não pode ser responsabilizado:

- a) Pelas consequências de incumprimentos de ordens por ele regularmente emitidas e de decisões que tome, sempre que aquelas sejam resultado da incorreção de dados, informações ou instruções recebidas de terceiros regularmente obrigados a fornecê-los e que não tem obrigação de conhecer;
- b) Pelo embarque, transporte e desembarque de qualquer indivíduo que não tenha observado as formalidades legais de fronteira ou de acesso a bordo;
- c) Pelo manuseamento, embarque, transporte e desembarque de quaisquer mercadorias com inobservância da lei e dos regulamentos.

3. O disposto nas alíneas anteriores não é aplicável quando o comandante tenha tido conhecimento dos factos mencionados.

ARTIGO 154.º

Delegação de responsabilidades elimites

O comandante de bordo pode delegar outro membro da tripulação as atribuições que lhe competem, exceto as que se relacionem com a segurança do voo.

ARTIGO 155.º

Obrigação de registo e de informação

1. As decisões tomadas pelo comandante no âmbito das alíneas b) e c), do artigo 75.º, e número 3, do artigo 156.º, do presente Código, particularmente em caso de alijamento, devem ser registadas no diário de navegação e imediatamente comunicadas à Autoridade aeronáutica civil após terminada a viagem.

2. No caso da carga alijada estiver sob controlo aduaneiro, este facto deve ser comunicado à autoridade aduaneira e aeronáutica mais próxima.

ARTIGO 156.º

Limite da autoridade

1. O comandante exerce autoridade inerente à sua função, desde o momento em que se apresenta para o voo, até o momento em que entrega a aeronave, considerando-se neste caso concluída a viagem.

2. No caso de aterragem forçada, a autoridade do comandante persiste até que as autoridades competentes assumam a responsabilidade efetiva da aeronave, pessoas e bens transportados.

3. Durante o período de tempo previsto no número anterior, o comandante continua a exercer autoridade sobre pessoas e bens que se encontrem a bordo da aeronave e pode:

- a) Desembarcar qualquer deles, desde que comprometam a ordem, a disciplina e ponham em risco a segurança da aeronave;
- b) Tomar as medidas necessárias à proteção da aeronave, das pessoas e bens transportados;
- c) Alijar a carga ou parte dela quando indispensável para a segurança de voo.

4. O comandante e o operador da aeronave não são responsáveis por prejuízo ou consequências decorrentes de adoção das medidas disciplinares e de segurança de voo previstas neste artigo, quando tomadas sem abuso de poder.

SUB-SECÇÃO III
DAS CONDIÇÕES DE TRABALHO

ARTIGO 157.º

Regime aplicável

As disposições do Código de trabalho são aplicáveis ao pessoal navegante profissional, sem prejuízo das disposições desta subsecção e das demais disposições estabelecidas para o efeito por regulamentação própria.

ARTIGO 158.º

Forma de contrato de trabalho

1. O emprego de um membro da tripulação profissional deve obrigatoriamente ser feito através

de um contrato de trabalho escrito, no qual constam entre outros:

- a) A retribuição mensal;
- b) A indemnização no caso de despedimento sem justa causa;
- c) As condições de rescisão por motivo de doença, invalidez ou morte;
- d) O lugar de destino final e o momento em que o contrato é considerado cumprido se for celebrado para realização de missão concreta;
- e) O período que decorre entre o pré-aviso e a rescisão do contrato por qualquer das partes. Durante o referido período o trabalho mensal dos membros da tripulação em causa deve ser igual à média do trabalho dos restantes membros da tripulação da empresa em causa;
- f) As condições de regresso ao país de origem ou o lugar de afetação dos membros da tripulação.
- g) A subscrição de uma apólice de seguro pelos riscos profissionais do pessoal navegante.

2. O empregador pode, durante o período previsto na alínea e) do número anterior, não utilizar o pessoal navegante, neste caso ele deve pagar imediatamente e em única prestação, uma indemnização referente ao período em causa, calculada na base da respetiva retribuição mensal global médio do último ano de atividade normal.

3. Para o efeito deste Código as seguintes expressões significam:

- a) **Retribuição mínima mensal**, tudo aquilo a que, nos termos de contrato e das normas que o regem ou dos usos, o membro de tripulação profissional tem direito como contrapartida do seu trabalho, incluindo a remuneração de base e todas as outras prestações regulares e periódicas;
- b) **Retribuição mensal global**, retribuição mínima mensal adicionadas as liberalidades extraordinárias concedidas pelo empregador como recompensa ou prémio e outras prestações regulares e periódicas.

ARTIGO 159.º

Termo do contrato durante a missão

1. O contrato de trabalho a termo certo cujo término ocorra durante uma missão é prorrogado, mantendo-se válido até à conclusão da mesma.

2. O contrato de trabalho a termo indeterminado, entretanto rescindido durante realização de uma missão, termina no fim do período de pré-aviso,

cujos termos começa a correr no dia seguinte após a conclusão desta.

3. Qualquer membro da tripulação desembarcado, por qualquer motivo que seja durante uma missão, deve ser assegurado o seu regresso ao lugar de afetação ou ao país de origem à custa do operador, nos termos do contrato.

ARTIGO 160.º

Prorrogação do fim do contrato de trabalho

1. No caso de hospitalização, prisão ou sequestro de um membro da tripulação na constância do serviço e não em consequência de uma infração de delito comum, o término do contrato de trabalho é prorrogado até que cesse estas situações.

2. Salvo acordo em contrário, o operador deve pagar mensalmente aos beneficiários ou ao procurador designado para o efeito 60% da média dos doze meses anteriores da retribuição mensal global.

ARTIGO 161.º

Exceção à violação do contrato de trabalho

1. Não constitui um caso de violação do contrato de trabalho a interrupção da missão decidida pelo Comandante de bordo por um motivo de segurança.

2. Todos os custos decorrentes desta interrupção são suportados pelo operador.

ARTIGO 162.º

Tempo e condições de trabalho

1. A duração do tempo de trabalho e o período de repouso, para diferentes tipos e categorias de aeronaves, do pessoal navegante profissional são fixados por despacho conjunto dos membros de Governo encarregues pelos setores da aviação civil e do trabalho.

2. Os restantes aspetos relativos às condições de trabalho dos membros da tripulação profissional são fixadas por regulamentação técnica específica, em conformidade com as disposições da Convenção de Chicago e seus anexos.

ARTIGO 163.º

Exceção às funções dos membros da tripulação

Os membros da tripulação não podem exercer outras funções a bordo além daquelas estipuladas nos respetivos contratos de trabalho, exceto aquelas determinadas pelo comandante de bordo durante o voo ou, em terra, quando os meios técnicos não são suficientes e os membros da tripulação se encontram em situações de efetuar a reparação e de reposição da aeronave em condições de voo.

Artigo 164.º

Impenhorabilidade dos bens dos membros da tripulação

1. Além dos bens que, nos termos da lei processual civil ou leis especiais, não podem ser objeto de penhora ou de apreensão judicial, também não podem ser apreendidos, por qualquer motivo que seja, os equipamentos, instrumentos e outros objetos da propriedade dos membros da tripulação afetos ao exercício da sua profissão.

2. Os valores devidos aos interessados destinados a cobrir custos médicos ou medicamentosos, alojamento, alimentação, despesas com o regresso ao lugar da afetação são inalienáveis e impenhoráveis.

ARTIGO 165.º

Incapacidade de trabalho

Em caso de incapacidade de trabalho de um membro da tripulação profissional resultante de lesão, de acidente de trabalho ou de doença imputável ou não ao empregador, o operador é obrigado a assegurar os respetivos salários nos termos previstos pelas disposições do Código Comunitário da aviação civil da União.

ARTIGO 166.º

Mudança de funções

As empresas de transporte aéreo devem providenciar medidas tendentes a garantir o exercício de outras funções aos membros da tripulação profissional, quando afetados, antes da idade de reforma, de algumas incapacidades que os impedem de desempenhar as funções a bordo de aeronaves.

SECÇÃO III

DO PESSOAL NAVEGANTE NÃO PROFISSIONAL

ARTIGO 167.º

Atribuição de qualidade

A qualidade de pessoal navegante não-profissional é atribuída às pessoas que exerçam as funções a bordo de aeronaves a título gratuito e eventual, em conformidade com as disposições de Código Comunitário de Aviação Civil.

ARTIGO 168.º

Título

O pessoal navegante não-profissional deve estar na posse dos títulos exigidos para o exercício de funções relativos ao pessoal navegante, conforme estabelecido no n.º 1, do artigo 124.º

**SECÇÃO IV
DO PESSOAL AERONÁUTICO NÃO NAVEGANTE**

ARTIGO 169.º

Âmbito

Pessoal aeronáutico não navegante constitui o conjunto de pessoas especializadas em matéria de aviação civil cujo exercício de funções exige a posse de uma licença aeronáutica conforme o Anexo I a Convenção de Chicago e exercem funções em terra.

ARTIGO 170.º

Títulos

1. O exercício das funções abaixo requer a posse dos títulos correspondentes nos termos do n.º 1, do artigo 124.º:

- a) Controlador de tráfego aéreo;
- b) Oficial de operações;
- c) Engenheiro/técnico de manutenção de aeronaves;
- d) Operador de estação rádio.

2. Qualquer outra função para que as leis nacionais e comunitárias exijam a posse de uma licença.

**SECÇÃO V
DO OUTRO PESSOAL AERONÁUTICO**

ARTIGO 171.º

Âmbito do outro pessoal aeronáutico

A categoria do outro pessoal aeronáutico compreende o conjunto de pessoas especializadas em matéria aeronáutica e titulares de diplomas universitários ou escolas especializadas, reconhecidas pelo Estado da Guiné-Bissau que exercem funções ligadas diretamente com o funcionamento do sistema aeronáutico.

ARTIGO 172.º

Criação

É criada, pelo presente código, a categoria do outro pessoal aeronáutico, cuja modalidade de classificação é fixada por despacho do membro do Governo encarregue do setor da Aviação Civil.

**SECÇÃO VI
CONTRATAÇÃO DO PESSOAL AERONÁUTICO
REFORMANDO OU APOSENTADO**

ARTIGO 173.º

Contrato do pessoal aposentado ou reformado

1. Os trabalhadores da autoridade aeronáutica civil que integram a categoria de pessoal aeronáutico nos termos dos artigos 122.º, 137.º, 138.º, 170.º, 171.º e 172.º, todos do presente Código, em situação de aposentação, podem ser contratados pela Autoridade da Aviação Civil.

2. Da mesma forma, para o desempenho de funções que tornem indispensável a respectiva especialização profissional, a AACGB pode contratar pilotos de aeronaves, controlador de tráfego aéreo ou outros técnicos nacionais civis ou militares, ou estrangeiros de reconhecida competência.

**SECÇÃO VII
DA FORMAÇÃO EM AVIAÇÃO CIVIL**

ARTIGO 174.º

Formação e cursos em aviação civil

O exercício de funções no domínio de aviação civil requer a formação em escolas especializadas ou em cursos de aviação civil ou de atividades a ela relacionadas, de acordo com o estabelecido por regulamentação técnica específica.

ARTIGO 175.º

Formação aeronáutica

1. As escolas e centros de formação que proporcionam as ações de formação, bem como os cursos e os respetivos programas, carecem de autorização, aprovação, certificação ou homologação da Autoridade aeronáutica civil.

2. Para o efeito de exercício de funções aeronáuticas, os certificados e diplomas do pessoal aeronáutico atribuídos pelas escolas e centros de formação referidos no número anterior carecem de homologação por parte da Autoridade aeronáutica civil.

ARTIGO 176.º

Instrução de voo nos aeroclubes

Os aeroclubes proporcionam a instrução de voo aos seus associados mediante o programa devidamente aprovado pela Autoridade aeronáutica civil.

ARTIGO 177.º

Proficiência linguística

1. O exercício de funções aeronáuticas pelo pessoal aeronáutico, designadamente, do operador de comunicações radiotelefónicas, controlador de tráfego aéreo, pilotos e operadores de estação aeronáutica, carece do conhecimento da língua inglesa, denominada proficiência linguística, conforme estabelecido no Anexo I da Convenção relativa à aviação civil internacional.

2. Compete a autoridade aeronáutica civil avaliar e certificar a proficiência linguística do pessoal aeronáutico nos termos estabelecidos pelo regulamento técnico específico em vigor.

**CAPÍTULO VI
DO TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL**

**SECÇÃO I
DAS DISPOSIÇÕES GERAIS**

ARTIGO 178.º

Âmbito do transporte aéreo comercial

Para efeito do presente Código, o transporte aéreo comercial compreende o transporte e o trabalho aéreo.

**ARTIGO 179.º
Classificação**

1. Os serviços de transporte comercial e trabalho aéreo classificam-se em:

Doméstico e Internacional.

2. O serviço de transporte aéreo classifica-se ainda em:

- a) Nacional;
- b) Comunitário;
- c) Estrangeiro;
- d) Regular e não regular.

**ARTIGO 180.º
Definições**

1. Para o efeito do presente Código:

- a) *Empresa de transporte aéreo ou, companhia aérea*, significa toda a empresa de transporte que presta ou opera um serviço aéreo;
- b) *Empresa de trabalho aéreo* é toda a pessoa física ou coletiva que se dedica ao trabalho aéreo nos termos do artigo 226.º e seguintes do presente Código.

**SECÇÃO II
DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO
SUB-SECÇÃO I
DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO
NACIONAIS**

**ARTIGO 181.º
Autorização**

1. O exercício de atividades de transporte aéreo, a título profissional e contra remuneração, carece de uma licença válida emitida pela Autoridade aeronáutica civil, tendo em conta a prestação de garantias morais, financeiras e técnicas do interessado.

2. A licença da autoridade aeronáutica civil referida no número anterior deve precisar o objeto, o âmbito do transporte e as áreas de atividade da empresa.

3. O exercício de atividade de transporte aéreo requer ainda a emissão prévia de um certificado válido de operador aéreo, designado em língua inglesa

Air Operator Certificate (AOC), emitido pela Autoridade aeronáutica civil.

**ARTIGO 182.º
Legislação aplicável**

Os requisitos de emissão, validação e de condições de manutenção e revogação de licença de transportador aéreo e de certificado de operador aéreo devem obedecer às regras e as disposições nacionais relativas a licenciamento e certificação das operadoras aéreas, em conformidade com as diretivas comunitárias e o anexo 6 à Convenção da OACI e outras disposições internacionais pertinentes.

**ARTIGO 183.º
Apresentação dos programas**

As empresas autorizadas, conforme o artigo 181.º, devem submeter para a aprovação prévia da Autoridade aeronáutica civil dentro do prazo previsto, o programa de aquisição das aeronaves e outros meios volantes e os demais programas operacionais que incluem, frequência, itinerário, horários e indicação de tipos de equipamentos a utilizar em função dos serviços previstos.

**ARTIGO 184.º
Tarifas**

As tarifas das empresas de transporte aéreo relativas aos serviços aéreos internacionais devem obedecer às disposições comunitárias estabelecidas para o efeito.

**ARTIGO 185.º
Coordenação entre os diferentes modos
de transporte**

A coordenação entre os diferentes modos de transporte, aéreo, terrestre e marítimo, deve ser assegurada pelo Governo.

**ARTIGO 186.º
Controlo das empresas**

A autoridade aeronáutica civil exerce controlo sobre as empresas de transporte aéreo para fins de segurança aérea e, todas as despesas que decorram do exercício desta atividade são suportadas pelas referidas empresas.

**ARTIGO 187.º
Controlo técnico operacional**

1. O controlo do Estado sobre as empresas de transporte aéreo é exercido pela Autoridade aeronáutica civil, em conformidade com as convenções internacionais, as leis e os regulamentos em vigor relativamente ao pessoal aeronáutico navegante, ao material volante e a respetiva utilização técnica e comercial deste material.

2. O controlo ou, controlo operacional, a que se refere o número anterior inclui, ainda que de forma não exaustiva, os seguintes:

- a) Regras de circulação aérea;
- b) Condução de voo;
- c) Equipamentos e instrumentos embarcados;
- d) Equipamento de socorro e salvamento;
- e) Manutenção de aeronaves;
- f) Documentos de bordo;
- g) Composição da tripulação e as condições de trabalho do pessoal navegante técnico;
- h) Transporte de mercadorias perigosas;
- i) Sistema de Gestão de Segurança.

ARTIGO 188.º

Fiscalização da empresa

1. A Autoridade aeronáutica civil exerce fiscalização sobre as empresas de transporte aéreo devidamente autorizadas, podendo para o efeito solicitar a entrega dos documentos relativos a sua atividade.

2. Os inspetores da Autoridade aeronáutica civil e as demais pessoas que exerçam as funções de inspeção, têm livre acesso a bordo de aeronaves para o exercício das suas tarefas, desde que para tal estejam na posse de um cartão de inspetor ou documento equivalente que ateste a sua qualidade e termo do respetivo mandato.

SUB-SECÇÃO II

DAS EMPRESAS DE TRANSPORTE AÉREO ESTRANGEIRAS

ARTIGO 189.º

Direito aplicável

Sob reserva das regras do direito comunitário em vigor, às empresas estrangeiras de transporte aéreo aplicam-se as disposições da presente sub-secção.

ARTIGO 190.º

Regime da autorização

1. A criação e operação de linhas internacionais de transporte aéreo regular com proveniência ou destino à Guiné-Bissau pelas companhias estrangeiras carecem da autorização prévia da Autoridade aeronáutica civil e caso assim justificar estabelecer-se-á com base em tratados ou acordos bilaterais ou multilaterais e dentro do princípio da reciprocidade.

2. Em caso de companhias não regulares, ou quando as circunstâncias a justificarem, pode essa concessão ser objeto de uma autorização especial.

ARTIGO 191.º

Autorização para transportador aéreo estrangeiro

1. Qualquer transportador estrangeiro que, na realização de serviços aéreos internacionais regulares, tenha de sobrevoar o território da Guiné-Bis-

sau ou nele aterrar para fins não comerciais, fica sujeita apenas a notificação prévia.

2. As aeronaves estrangeiras que não estejam afetadas a transporte aéreo internacional regular, e estejam matriculadas num estado contratante da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, podem sobrevoar o território da Guiné-Bissau ou nele aterrar para fins comerciais, desde que disponham de autorização prévia para o efeito, a conceder nas condições previstas no artigo anterior.

3. A Autoridade aeronáutica civil pode adotar medidas relativas ao disposto no n.º 1, do presente artigo, nos casos julgados convenientes.

ARTIGO 192.º

Programas, tarifas e dados técnicos

Os programas, tarifas, dados técnicos das operações das companhias aéreas estrangeiras que prestam serviços aéreos de e para a Guiné-Bissau devem conformar-se com as condições fixadas nos acordos internacionais ou nos termos da autorização referida no artigo anterior.

ARTIGO 193.º

Regime aplicável

As disposições dos artigos 181.º e 184.º do presente Código também se aplicam aos transportadores aéreos estrangeiros.

ARTIGO 194.º

Cabotagem

1. A cabotagem no interior da Guiné-Bissau é reservada aos transportadores aéreos nacionais, sem prejuízo das normas comunitárias sobre a matéria.

2. A Autoridade aeronáutica civil pode, em situações excepcionais, autorizar o transporte comercial de pessoas e bens entre dois pontos situados no território nacional a empresas não comunitárias.

SECÇÃO III

DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO

SUB-SECÇÃO I

DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE PASSAGEIROS

ARTIGO 195.º

Normas internacionais aplicáveis

1. Sob reserva das disposições desta subsecção, o contrato de transporte aéreo de passageiros e a responsabilidade do transportador aéreo são regulados pela Convenção para Unificação de certas regras relativas ao transporte aéreo internacional assinada em Varsóvia, a 12 de outubro de 1929 e pelos protocolos que a modifiquem ou completem e aplicável na Guiné-Bissau. Ela regula ainda o trans-

porte não considerado internacional pela mesma Convenção.

2. O limite de responsabilidade do transportador aéreo do sistema de Varsóvia, não se aplica quando se verifica fraude ou falta injustificável daquele.

ARTIGO 196.º

Obrigatoriedade do documento de transporte

O negócio jurídico efetuado entre as empresas de transporte aéreo e os utentes desses serviços deve ser sempre titulado por documento de que constem as condições estipuladas, em conformidade com as disposições do presente Código e das convenções a elas relativas.

ARTIGO 197.º

Contrato de transporte de passageiros

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

2. Considera-se bilhete de passagem, o documento de transporte individual ou coletivo emitido para o transporte de passageiros, no qual deve constar, designadamente, o número de ordem, o local e a data da emissão, origem 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 meios eletrónicos, 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.

5. Em caso de transportes sucessivos, a responsabilidade de cada transportador limita-se ao percurso que efetivamente realizou.

ARTIGO 198.º

Vigência do contrato

No transporte de passageiros, o contrato decorre entre o momento de registo com a entrega do correspondente talão de embarque e o fim das formalidades de desembarque.

ARTIGO 199.º

Formulário de tráfego

1. Constitui a obrigação do transportador remeter à Autoridade aeronáutica civil e às restantes autoridades competentes um formulário de tráfego ou, na falta deste, um manifesto de passageiros.

2. A disposição do número anterior não se aplica aos voos que, entretanto, regressem sem escala ao aeródromo de partida.

SUB-SECÇÃO II DO CONTRATO DE TRANSPORTE DE BAGAGENS

ARTIGO 200.º

Contrato

1. O contrato de transporte aéreo de bagagem é a respetiva 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;
- e) Nome do passageiro.

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

4. Em caso de aceitação de bagagem em excesso, o transportador é obrigado a emitir e remeter ao passageiro o correspondente recibo de pagamento.

ARTIGO 201.º

Prova do contrato

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

ARTIGO 202.º

Responsabilidade do transportador

O transportador responde nos termos da Secção V do presente capítulo, relativa à responsabilidade pelos danos causados a passageiros, bagagens e mercadorias, se aceitar a bagagem sem entregar a etiqueta ou sem que esta contenha a indicação do número do bilhete de passagem ou o documento que o substitua ou do peso e da quantidade dos volumes, sem prejuízo da validade do contrato.

SUB-SECÇÃO III

DO CONTRATO DE TRANSPORTE AÉREO DE MERCADORIAS

ARTIGO 203.º

Normas internacionais aplicáveis

As disposições do artigo 195.º, do presente Código são aplicáveis ao transporte de mercadorias.

ARTIGO 204.º

Vigência

No transporte de mercadorias, a vigência do contrato vai entre o ato da entrega da mercadoria pelo expedidor e a receção pelo transportador e a entrega

pelo transportador e a sua receção pelo destinatário ou pelos respetivos mandatários.

ARTIGO 205.º

Carta de porte

1. O contrato de transporte aéreo de mercadorias é titulado por uma carta de porte ou outro meio que o substitua, assinado pelo transportador e pelo expedidor.

2. Sem prejuízo de outros exigidos por lei, a carta de porte deve indicar expressamente:

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

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

4. Em caso de utilização de outro meio em substituição da carta de porte, o transportador 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.

5. A Autoridade aeronáutica civil pode, relativamente ao tráfego interno na Guiné-Bissau, simplificar as exigências constantes do n.º 2, do presente artigo.

ARTIGO 206.º

Aceitação da mercadoria ferida de irregularidade

A aceitação da mercadoria sem que tenha sido lavrada a carta de porte ou sem que esta tenha as indicações previstas nas alíneas a) a e), do n.º 2, do artigo 205.º, não afeta a existência, nem a validade do contrato, o qual fica sujeito às regras do presente Código.

ARTIGO 207.º

Transporte aéreo intermodal de mercadorias e legislação aplicável

1. O transporte aéreo intermodal de mercadorias é um transporte misto, como por exemplo quando realizado uma parte por aeronaves e outra parte por qualquer outro meio de transporte.

2. As condições de transporte da parte de mercadorias por meio que não seja aéreo devem ser especialmente fixadas e incluídas na carta de porte.

3. Ao transporte aéreo intermodal aplicam-se as convenções internacionais e a legislação nacional em vigor.

4. Quando um outro modo de transporte é efetuado em execução do contrato de transporte aéreo de mercadorias, presume-se que, qualquer dano que resultante deste facto ocorreu durante o transporte aéreo, salvo prova em contrário.

SUB-SECÇÃO IV

DO TRANSPORTE AÉREO DE CORREIOS

ARTIGO 208.º

Obrigatoriedade do transporte aéreo de correios

1. Os operadores de transporte aéreo regulares são obrigados a transportar os correios que lhes são atribuídos, nos limites da capacidade que lhes forem fixados, para cada tipo da aeronave, pela Autoridade aeronáutica civil e pela Autoridade de comunicação.

2. O transporte de correios cede prioridade apenas em relação ao transporte de passageiros.

ARTIGO 209.º

Operação exclusiva

1. Os operadores de serviços de transporte aéreo regulares, podem ser admitidos a operar serviços de transporte aéreo regulares exclusivamente de correios.

2. A Autoridade aeronáutica civil pode permitir a operação de serviços referidos no número anterior por operadores de serviços de transporte aéreos não regulares, quando os mesmos não possam ser operados por operadores de serviços de transporte aéreo regulares.

ARTIGO 210.º

Tarifas

As tarifas aplicáveis ao serviço de transporte aéreo de correios são aprovadas conjuntamente pelas Autoridades aeronáuticas civis e das telecomunicações, nos termos dos respetivos Estatutos.

ARTIGO 211.º

Legislação aplicável

A legislação postal regula, no que for aplicável, o serviço de transporte aéreo de correios, exceto

quanto à responsabilidade, que se rege pelo disposto na Secção relativa à responsabilidade do transportador do presente Código.

SUB-SECÇÃO V CONTRATO DE CÓDIGO PARTILHADO

ARTIGO 212.º Noção

O contrato de código partilhado (*code sharing*), 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 213.º Formalidades e confidencialidades

Os contratos de código partilhado devem constar de documento escrito e aprovados pela autoridade aeronáutica civil, devendo esta, com efeito, reservar confidencialidade sobre os mesmos, salvo decisão judicial ou arbitral em contrário.

ARTIGO 214.º Responsabilidade solidária das partes

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

SUB-SECÇÃO VI DOS SISTEMAS INFORMATIZADOS DE RESERVA

ARTIGO 215.º Noção

1. O sistema informatizado de reserva (SIR) é todo o sistema 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 uso de toda a classe de serviços aéreos e conexos e a emissão dos respetivos documentos;
- c) Coloca toda ou parte de serviços de transporte aéreo à disposição dos passageiros ou subscritores.

2. Os padrões, normas e procedimentos aplicáveis ao funcionamento e à organização dos sistemas informatizados de reserva são estabelecidos por Governo através de decreto.

SUB-SECÇÃO VII DOS CONTRATOS DE UTILIZAÇÃO DE AERONAVES

ARTIGO 216.º Contrato de locação

1. O Contrato de locação de uma aeronave é contrato oneroso pelo qual uma das partes (locador) se obriga a ceder à outra (locatário), por tempo determinado, o uso e gozo de aeronave ou de seus motores, com transferência de responsabilidade de controlo técnico da aeronave.

2. Se o contrato incluir a cedência da respetiva tripulação, tal facto não altera a transferência de responsabilidade referida no número anterior.

3. O contrato de locação deve ser escrito e, quando a sua duração for superior a 90 dias, inscrito no Registo Aeronáutico Nacional.

ARTIGO 217.º Obrigação do locador

Constituem obrigação do locador:

- a) Entregar ao locatário a aeronave ou o motor, no tempo e lugar convencionados, com a documentação necessária para o voo, em condições de servir ao uso a que um ou outro se destina e a mantê-los nesse estado, pelo tempo do contrato, salvo cláusula expressa em contrário;
- b) Garantir, durante o tempo do contrato, a utilização adequada da aeronave ou do motor.

ARTIGO 218.º Obrigação do Locatário

São obrigações do locatário:

- a) Zelar pelo objeto do contrato de locação e fazer uso correto do mesmo conforme convencionado;
- b) Pagar a locação nos prazos, lugar e condições acordadas;
- c) Restituir ao locador o objeto do contrato da locação, no estado em que o recebeu, com ressalva ao desgaste natural decorrente do uso regular.

ARTIGO 219.º Cessão e sublocação

A cessão, locação e a sublocação só podem ser realizados por contrato escrito, com o consentimento expresso do locador e devem ser inscritos no Registo Aeronáutico Nacional.

ARTIGO 220.º Locação financeira

1. As aeronaves podem ser objeto de contrato de locação financeira, devendo neste caso constar sempre no Registo Aeronáutico Nacional, com os seguintes elementos:

- a) Descrição da aeronave com o respetivo valor da locação financeira;
- b) Prazo do contrato, valor de cada prestação periódica, ou o critério para a sua determinação, data e local dos pagamentos;
- c) Cláusula de opção de compra ou de renovação contratual, como faculdade do locatário;
- d) Indicação do local, onde a aeronave deverá estar matriculada durante o prazo do contrato.

2. Quando se tratar de aeronave proveniente do exterior, deve estar expresso o consentimento em que seja inscrita no Registo Aeronáutico Nacional com o cancelamento da matrícula primitiva, se houver.

3. Nos contratos de locação financeira, podem ser introduzidas as cláusulas e condições usuais nas operações de (leasing) internacional, desde que não contenham qualquer cláusula contrária às disposições comunitárias, às leis e às disposições do presente Código.

ARTIGO 221.º Fretamento

1. O contrato de fretamento de uma aeronave é um contrato oneroso em que uma das partes, chamada fretador, obriga-se para com a outra, chamada afretador, a realizar uma ou mais viagens preestabelecidas ou durante certo período de tempo, reservando-se ao fretador a responsabilidade sobre a tripulação e controlo técnico da aeronave.

2. Quando o fretador e o afretador não são da mesma nacionalidade, a transferência de determinadas responsabilidades pode ser feita em conformidade com as disposições do artigo 54.º, do presente Código.

3. O contrato deve constar de instrumento público ou particular, devendo ser efetuada a sua inscrição no Registo Aeronáutico Nacional.

ARTIGO 222.º Obrigação do fretador

O fretador é obrigado a colocar à disposição do afretador aeronave equipada e tripulada, com os documentos necessários e em estado de aeronavegabilidade, bem como realizar as viagens acordadas e/ou a manter a aeronave à disposição do afretador, durante o tempo previsto no contrato.

ARTIGO 223.º Obrigação do afretador

O afretador deve limitar o emprego da aeronave ao uso para o qual foi contratada e segundo as condições do contrato e, ainda, a pagar o frete no lugar, tempo e condições acordados.

ARTIGO 224.º Responsabilidade solidária

A não inscrição dos contratos de fretamento, locação e sublocação de aeronave no Registo Aeronáutico Nacional determina que o fretador, afretador, locador e locatário sejam solidariamente responsáveis pelos danos e prejuízos causados pela aeronave.

ARTIGO 225.º Direito comunitário aplicável

Sem prejuízo da aplicação das disposições nacionais sobre a matéria, o afretamento e a locação das aeronaves estão ainda sujeitos as obrigações legais impostas pelo direito comunitário, nomeadamente as relativas ao licenciamento e certificação do transportador aéreo.

SECÇÃO IV DO TRABALHO AÉREO

ARTIGO 226.º Noção

Para efeito da presente secção, entende-se por trabalho aéreo toda a atividade remunerada que se realize com utilização de aeronaves em voo, excluindo o transporte aéreo.

ARTIGO 227.º Regime de autorização

1. A exploração da atividade de trabalho aéreo, em qualquer das suas especialidades, depende de autorização prévia da Autoridade aeronáutica civil.

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

- a) Operar com aeronaves matriculadas na Guiné-Bissau ou outras formalidades exigidas para os Drones, conforme o número 3, do artigo 48.º;
- b) Possuir capacidade jurídica, técnica e económica conforme a especialidade do trabalho aéreo a que se propõem.

3. A Autoridade aeronáutica civil pode, excepcionalmente, dispensar o cumprimento das condições previstas na alínea a) do presente artigo, quando não existam no País empresas ou aeronaves capazes de prestar um determinado tipo de trabalho aéreo.

ARTIGO 228.º

Legislação aplicável

1. O trabalho aéreo rege-se pela disposição do presente Código e dos regulamentos que lhe são aplicáveis.

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

ARTIGO 229.º

Competência de outros órgãos

O disposto no artigo anterior não prejudica as competências que a lei atribua a outros órgãos da Administração Pública, nomeadamente as relativas a segurança e economia nacional patentes nas algumas modalidades como sejam a fotografia aérea e a prospeção aérea do subsolo.

SECÇÃO V

DA RESPONSABILIDADE PELOS DANOS CAUSADOS A PESSOAS E BENS

SUB-SECÇÃO I

DA RESPONSABILIDADE DO TRANSPORTADOR

ARTIGO 230.º

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 morte ou lesão corporal ou psíquica de passageiros.

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

- a) Operações de embarque, as realizadas durante o período em que os passageiros se encontram sob as ordens do transportador, até que entrem na aeronave;
- b) Operações de desembarque, as realizadas desde o momento em que os passageiros abandonam a aeronave, até que deixam de estar sob as ordens do transportador.

ARTIGO 231.º

Danos a bagagens e mercadorias

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

2. Para efeito 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 efetuado 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 232.º

Danos causados pelo atraso

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

ARTIGO 233.º

Danos em caso 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 234.º

Cláusulas consideradas não escritas

1. É considerada não escrita toda e qualquer cláusula que vise limitar ou excluir a responsabilidade do transportador em casos de danos causados às pessoas.

2. É, também, considerada não escrita toda e qualquer cláusula do contrato de transporte de bagagens, mercadorias e bagagens de mão do passageiro que fixe montantes de responsabilidade do transportador inferior aos estabelecidos no presente Código ou em Convenções Internacionais de que a Guiné-Bissau seja signatária.

3. O disposto nos números anteriores não determina a nulidade do contrato.

ARTIGO 235.º

Montantes de indemnização

1. No transporte aéreo de pessoas, o transportador deve pagar, a título de adiantamento, a soma equivalente a 25% do valor total da indemnização devida, no prazo e forma determinados pelo respetivo regulamento.

2. No transporte aéreo de bagagens e mercadorias, a responsabilidade do transportador é fixada por mala ou volume de bagagem ou mercadoria e por quilo, salvo o disposto nos n.º 3, 4 e 5.

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

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

5. O montante da indemnização por quilo ou por cada mala ou volume de bagagem ou mercadoria e bagagens de mão do passageiro é fixado por Governo através de decreto.

ARTIGO 236.º

Prazos de reclamação de avarias, perdas ou atrasos

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

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

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

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

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

ARTIGO 237.º

Efeitos jurídicos da receção de bagagens e mercadorias

A receção de bagagens e mercadorias sem que haja reclamação por parte do destinatário constitui presunção de que as mesmas foram entregues em bom estado em conformidade com o título de transporte, salvo prova em contrário.

ARTIGO 238.º

Efeitos de reclamações fora de prazo

A falta de reclamação nos prazos previstos no Artigo 236.º, determina a caducidade de qualquer ação contra o transportador, exceto se houver fraude deste.

ARTIGO 239.º

Direitos do passageiro em casos de cancelamento, interrupção e antecipação do voo

1. Em caso de cancelamento de voo, o passageiro tem direito ao reembolso do preço da passagem correspondente ao percurso não realizado e ao pagamento de despesas ordinárias de deslocação, alimentação, alojamento e comunicação.

2. Em caso de interrupção do voo, o passageiro tem direito ao reembolso da parte proporcional do preço da passagem pelo percurso não realizado e ao pagamento de despesas ordinárias de deslocação, alimentação, alojamento e comunicação, desde o lugar da aterragem até o lugar mais próximo que lhe permita continuar a viagem.

3. Se o voo for iniciado antes da hora fixada e, por essa razão, o passageiro não conseguir embarcar, ainda que estivesse à disposição do transportador no horário previsto, o mesmo tem, igualmente, direito, à sua escolha, à devolução do preço do bilhete correspondente ao percurso não realizado ou à realização da viagem por conta do transportador no primeiro voo disponível para a mesma rota, através de um outro transportador.

4. No caso previsto no número anterior, ficam, também, à cargo do transportador as despesas ordinárias de deslocação, alimentação, alojamento e comunicação que o passageiro tiver que realizar.

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

ARTIGO 240.º

Direitos do passageiro em caso de excesso de reserva

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

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

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

ARTIGO 241.º

Direitos do passageiro em caso de recusa de embarque

1. Em caso de recusa de embarque pelo transportador, o passageiro tem direito entre os seguintes, conforme a sua escolha:

- a) O reembolso do preço de bilhete sem penalidade relativo à parte da viagem não realizada;
- b) O reencaminhamento no mais curto período de tempo para o destino final;
- c) Reencaminhamento numa outra data a escolha do passageiro.

2. Além do direito previsto no n.º 1, assiste ainda ao passageiro uma compensação financeira da parte do transportador cujo quantitativo e as modalidades são determinados pelo Governo, através de decreto.

ARTIGO 242.º

Direitos do passageiro em caso de recusa de embarque em viagem forfetária

1. Para efeito deste código, entende-se por viagem forfetária um conjunto de diferentes prestações oferecidas a um preço fixo a um passageiro incluindo, designadamente, o transporte, alojamento e a restauração.

2. Em caso de recusa de embarque pelo transportador no voo comercializado no âmbito de uma viagem forfetária, ele deve compensar o organizador da viagem que, por seu turno, deve proceder a uma compensação forfetária ao passageiro.

ARTIGO 243.º

Atraso significativo de voo

1. Quando o transportador aéreo ou operador turístico esteja na posse de informação de que o voo é objeto de atraso em relação à hora inicialmente prevista, em pelo menos três horas e cinco horas, respetivamente, para voos de menos de 2.500 km e mais de 2.500 km, o passageiro tem direito à assistência em comunicação e alimentação.

2. Se, entretanto, o atraso referido no número anterior perdurar por uma ou mais noites, o passageiro tem direito ainda ao alojamento num hotel.

3. As assistências referidas nos números anteriores devem ser realizadas até o limite de tempo previsto para os atrasos referidos no n.º 1.

4. Para os passageiros com deficiências físicas, crianças, idosos, grávidas e passageiros com mobilidade reduzida e os respetivos acompanhantes se as houver, de um voo com o atraso mínimo de 3 horas relativamente à hora prevista, beneficiam imediatamente da assistência prevista nos números anteriores, bem como toda outra forma de assistência para responder às necessidades particulares desta categoria de passageiros.

ARTIGO 244.º

Falta ou interrupção da viagem por parte do passageiro

O passageiro que não se apresentar ao embarque para o qual foi feito a reserva e emitido o respetivo bilhete de passagem ou interromper a viagem pode ser passível a uma penalidade pecuniária a aplicar pelo transportador nos termos a determinar por decreto do Governo.

ARTIGO 245.º

Âmbito de responsabilidade no transporte aéreo de pessoas

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

ARTIGO 246.º

Cumulação de responsabilidade

O disposto nos artigos 239.º e 240.º aplica-se sem prejuízo da responsabilidade do transportador, nos termos do presente Código e seus regulamentos, pelas contraordenações ou crimes eventualmente cometidos.

ARTIGO 247.º

Exclusão ou atenuação de responsabilidade

1. A responsabilidade do transportador aéreo pode ser excluída ou atenuada, se se provar que os

danos foram causados exclusivamente pela vítima ou que esta contribuiu para a sua verificação.

2. No transporte aéreo de pessoas, a responsabilidade do transportador pode, de igual modo, ser excluída ou atenuada, se provar que a morte ou lesão se deva exclusivamente ao estado de saúde do passageiro.

3. No transporte de bagagens e mercadorias, a responsabilidade do transportador é excluída, se o dano causado for devido exclusivamente à natureza ou ao defeito ou vício inerente às bagagens e mercadorias ou à sua defeituosa embalagem.

ARTIGO 248.º Ónus de prova

O transportador exonera-se da sua responsabilidade, se provar que tomou todas as medidas indispensáveis e necessárias para evitar o dano ou atenuar o seu efeito.

ARTIGO 249.º Exoneração de responsabilidade

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

ARTIGO 250.º Transporte sucessivo e combinado

1. O transporte que tiver que se efetuar 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 ações diretamente contra o primeiro transportador ou contra o transportador que efetuar o transporte durante o qual tenha ocorrido o acidente ou o atraso.

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

- O expedidor, contra o primeiro transportador;
- O destinatário ou quem tenha o direito à entrega, contra o último transportador;
- O expedidor e o destinatário ou quem tenha o direito à entrega, contra o transportador que efetuar 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.

ARTIGO 251.º

Responsabilidade do transportador de fato

1. Se o transporte aéreo for contratado a um transportador e efetuado por outro, a responsabilidade de ambos perante o interessado contratante é regulada pelas disposições da presente secção.

2. O interessado pode demandar, tanto o transportador com quem contratou, como o que efetuou o transporte, sendo ambos responsáveis solidariamente pelos danos que lhe foram causados, sem prejuízo das ações que, entre eles, podem ser interpostas.

3. A reclamação prevista nos n.º 1 e 2 do artigo 236.º, pode ser dirigida a qualquer dos transportadores.

SUB-SECÇÃO II DOS DANOS CAUSADOS NO TRANSPORTE GRATUITO DE PESSOAS

ARTIGO 252.º

Responsabilidade do transportador

É aplicável ao transporte aéreo gratuito de pessoas o regime de responsabilidade do transportador previsto na Subsecção I desta secção.

ARTIGO 253.º

Responsabilidade do operador de aeronave

Se o transporte gratuito de pessoas não for realizado no âmbito de um serviço de transporte aéreo, a responsabilidade do operador de aeronave é, de igual modo, a prevista na Sub-secção I da presente secção do presente código.

SUB-SECÇÃO III DOS DANOS CAUSADOS A TERCEIROS À SUPERFÍCIE

ARTIGO 254.º

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 objetos caídos ou dela projetadas tem direito à sua reparação, nas condições fixadas na presente subsecção.

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 n.º 1, a anormalidade do ruído da aeronave é determinada de acordo

com as normas e métodos recomendados e previstos no Anexo 16 da Convenção de Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 255.º

Responsabilidade

1. As disposições relativas à responsabilidade prevista no artigo anterior aplicam-se a todas as aeronaves, quer sejam civis ou estatais, que circulem sobre o território nacional.

2. Porém, aquele que utilizar a aeronave sem o consentimento do respetivo operador, responde pelos danos causados.

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

ARTIGO 256.º

Âmbito de responsabilidade

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

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

3. O operador de aeronave pode, ainda, responder pela reparação integral dos danos supervenientes resultantes de factos dolosos causados por ele ou pelas pessoas que se encontram sob sua dependência, atuando no exercício das suas funções, independentemente da quantia que eventualmente tenha pago.

ARTIGO 257.º

Exclusão ou atenuação de responsabilidade

1. Não há lugar à reparação, se os danos causados a terceiros em terra não forem a consequência direta dos factos referidos no n.º 1, do Artigo 256.º.

2. Se os danos a terceiros em terra forem causados pela vítima ou esta contribuiu para a sua verificação, a responsabilidade do operador de aeronave pode ser excluída ou atenuada.

ARTIGO 258.º

Responsabilidade solidária

Quando houver lugar responsabilidade que envolva a aeronave operada em regime de locação, o proprietário e o operador respondem solidariamente, se não tiver sido observado o disposto no n.º 3 do artigo 216.º e não for possível determinar a culpa.

SUB-SECÇÃO IV DO ABALROAMENTO AÉREO

ARTIGO 259.º

Conceitos

1. Considera-se abalroamento aéreo, toda a colisão entre duas ou mais aeronaves em movimento.

2. Para efeito do previsto no número anterior, 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 de forma autónoma;
- c) Se encontra em voo nos termos do n.º 2, do artigo 254.º, do presente código.

ARTIGO 260.º

Danos resultantes do abalroamento aéreo

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

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

ARTIGO 261.º

Responsabilidade por danos causados a aeronaves, pessoas e bens a bordo

1. Os danos causados a aeronaves ou a pessoas e bens a bordo delas em virtude de um abalroamento aéreo, são da responsabilidade do operador da aeronave que o causou.

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 solidária entre os respetivos operadores, proporcionalmente à gravidade da respetiva culpa e, não sendo possível determinar a proporcionalidade desta, em partes iguais.

3. Nos casos de concorrência de culpa, a responsabilidade dos operadores de aeronaves é solidária, sem prejuízo do direito de regresso daquele que pagou uma quantia superior àquela que lhe competia contra o coautor ou coautores dos danos.

4. Se no abalroamento a aeronave culpada for utilizada sem o consentimento do respetivo operador aplica-se os dispostos nos n.º 2 e 3 do artigo 255.º do presente código.

ARTIGO 262.º

Responsabilidade solidária

Quando houver lugar a responsabilidade no abaloamento que envolva aeronave operada em regime de locação, observar-se-á o disposto no artigo 258.º do presente Código.

ARTIGO 263.º

Extensão e limites da responsabilidade

1. A responsabilidade do operador pelos danos causados a uma ou mais aeronaves não deve exceder o respetivo valor real no momento do abaloamento 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 operador de aeronave abrange os danos derivados da não utilização da aeronave, até ao limite de 10% do seu valor real.

ARTIGO 264.º

Exoneração de responsabilidade

1. O operador de aeronave exonera-se da sua responsabilidade pelos danos causados, se provar que, tanto ele como os seus dependentes, tomaram todas as medidas necessárias para evitá-los ou que lhes foi impossível tomá-las.

2. Porém, o operador de aeronave não pode invocar o disposto no número anterior, quando os danos causados derivam do seu dolo ou do dolo de alguma das pessoas que trabalham sob sua dependência direta, atuando no exercício das suas funções.

ARTIGO 265.º

Responsabilidade por danos causados a terceiros à superfície

1. Os operadores de aeronaves respondem solidariamente pelos danos causados a terceiros em terra em virtude do abaloamento aéreo de duas ou mais aeronaves em voo, nos termos previstos na Sub-secção IV da presente secção.

2. Se o abaloamento aéreo for devido a caso fortuito ou força maior, o operador de cada aeronave responde pelos danos causados, nas condições previstas na presente sub-secção.

ARTIGO 266.º

Direito de regresso

§1: Nos casos previstos no n.º 2, do artigo anterior, o operador de aeronave que tiver pago uma quantia superior à que lhe competia tem o direito de regresso em relação ao excedente.

2. Se o abaloamento aéreo for provocado por culpa de uma das aeronaves, o operador da aeronave não culpada tem o direito de regresso contra o

operador da aeronave culpada em relação ao valor das indemnizações que for obrigado a pagar por solidariedade.

3. Em caso de concorrência de culpa, o operador da aeronave que, em consequência da solidariedade, tiver pago uma quantia superior à que devia, tem o direito de regresso em relação ao montante excedente.

4. O operador de aeronave demandado para reparação dos danos causados pelo abaloamento aéreo deve comunicar o facto ao operador de aeronave contra quem tenciona exercer o direito de regresso, no prazo de seis meses a contar da data da citação da ação judicial.

5. O operador 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.

SUB-SECÇÃO V

DOS PRESTADORES DE SERVIÇOS AEROPORTUÁRIOS E DA ASSISTÊNCIA EM TERRA

ARTIGO 267.º

Causa de responsabilidade

1. Os prestadores de serviços aeroportuários ou de aeródromo público e de assistência em terra são responsáveis, cada um nos limites da respetiva intervenção, pelos danos causados, por culpa própria ou do seu pessoal, às aeronaves e pessoas assistidas e bagagens, cargas e correios manuseados:

- a) Por incumprimento ou cumprimento parcial ou defeituoso das respetivas obrigações;
- b) Pelo defeito ou mau estado das infraestruturas, instalações e equipamentos utilizados na prestação dos referidos serviços;
- c) Por falta de cumprimento ou cumprimento parcial, defeituoso ou tardio das normas técnicas ou das respetivas tarefas.

2. O prestador de serviço e assistência em terra num aeródromo privado é responsável nos termos previstos no número anterior apenas quando tiver autorizado a respetiva operação aérea.

ARTIGO 268.º

Interpretação dos contratos de adesão

Os contratos de adesão celebrados entre os operadores aeroportuários ou do aeródromo e prestadores de serviço de assistência em terra e os proprietários e operadores de aeronaves são interpretados, em caso de dúvida, contra a parte que redigiu o respetivo texto.

**SUB-SECÇÃO VI
DOS PRESTADORES DE SERVIÇO DE
CONTROLE DE TRÁFEGO AÉREO**

ARTIGO 269.º

Responsabilidade

1. Os prestadores de serviço de controlo de tráfego aéreo são responsáveis, nos termos estabelecidos na presente Secção, 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 prestadores de serviço de controlo de tráfego aéreo começa no momento em que tomou ou devia tomar a aeronave sob a sua protecção ou o seu controlo e cessa quando transfere tal protecção ou controlo a um outro órgão de controlo de tráfego aéreo ou quando forem concluídas as operações para as quais foi solicitada a sua intervenção.

3. A responsabilidade dos prestadores de serviço de controlo de tráfego aéreo pelos danos que lhes compete indemnizar é integral e abrange:

- a) O pleno ressarcimento dos danos materiais e morais causados às pessoas, em virtude da prática de atos 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 operadores ou transportadores, tratando-se de danos causados às aeronaves.

4. Nos casos de danos causados a terceiros em terra, a responsabilidade de serviço de controlo de tráfego aéreo é a prevista na Sub-secção III da presente secção.

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

ARTIGO 270.º

Presunção e prova da culpa

1. Presume-se que há culpa do órgão de controlo de tráfego 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. Os arquivos e documentos relativos à protecção e ordenamento do voo, de onde constem as mensagens trocadas entre as partes, devem ser conservados no prazo de dez anos, período durante o qual os lesados ou seus herdeiros podem requisitá-los, por escrito, sob pena de caducidade.

3. Compete ao autor, a alegação e a prova da culpa do prestador de serviço de controlo de tráfego aéreo, bem como da relação entre esta e o dano sofrido, sem prejuízo do disposto no n.º 1.

ARTIGO 271.º

Exclusão de responsabilidade

A responsabilidade dos prestadores de serviço de controlo de tráfego aéreo é excluída, se os danos causados forem devidos a caso fortuito ou força maior, por culpa de terceiro ou da vítima ou, ainda, a inexactidão de uma informação fornecida por um outro órgão semelhante que apenas se limitou a transmitir, desde que prove que tomou todas as providências necessárias para evitar tais danos ou que lhe foi impossível tomá-las.

ARTIGO 272.º

Legitimidade ativa e passiva

O lesado pode instaurar ação judicial diretamente contra o prestador de serviço de controlo de tráfego aéreo que entender ser responsável pelos danos sofridos ou, se for o caso, contra o operador.

SUB-SECÇÃO VII

DO CONSTRUTOR DE AERONAVES

ARTIGO 273.º

Responsabilidade do construtor da aeronave

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 projetos, modelos ou desenhos utilizados e de materiais empregados na sua construção, quer sejam produzidos pelo construtor ou adquiridos a terceiros;
- b) Da execução defeituosa das tarefas por qualquer pessoa dependente do construtor, por não ter utilizado ou utilizado de forma indevida ou errónea as regras da arte.

3. O construtor ou fabricante de uma aeronave deve garantir ao seu adquirente o resultado da sua

fabricação, por um período não inferior a 24 meses, quando se trate de aeronaves com o peso máximo até 5.700 quilos de descolagem autorizado pelo Certificado Tipo, e não inferior a 36 meses, tratando-se de aeronaves que ultrapassem essa tonelagem.

4. Os prazos previstos nos artigos anteriores começam a contar a partir da data da receção definitiva da aeronave e uma vez certificadas as suas condições de navegabilidade pela Autoridade aeronáutica civil.

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

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

ARTIGO 274.º

Modificações posteriores

1. O construtor ou fabricante de aeronave deve comunicar ao respetivo operador todas as modificações posteriores à receção definitiva que melhorem a segurança do voo, bem como as que afetem a sua navegabilidade, independentemente do vencimento dos prazos previstos no n.º 3, do artigo anterior.

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

ARTIGO 275.º

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 276.º

Interpretação dos contratos de adesão

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

CAPÍTULO VII DO TRANSPORTE AÉREO NÃO COMERCIAL

SECÇÃO I DAS AERONAVES DO ESTADO

ARTIGO 277.º

Regime de autorização

1. Para o efeito da presente secção, entende-se por aeronave de Estado as aeronaves militares e aquelas pertencentes ao Estado utilizadas para os serviços de alfândega, de polícia, de transporte de Chefe de Estado ou de outros serviços administrativos do Estado.

2. A aeronave de Estado que pretenda sobrevoar o território da Guiné-Bissau ou nele aterrar, carecem de autorização da autoridade aeronáutica civil para o efeito.

3. O pedido deve ser apresentado por via diplomática, com antecedência que for determinada e a eventual autorização será comunicada pela autoridade aeronáutica civil diretamente ou, por aquela via.

4. A autorização a que se refere o número anterior deve ser sempre comunicada por via diplomática quando se tratar de pedidos de sobrevoo e aterragem permanentes.

SECÇÃO II DA AVIAÇÃO PARTICULAR

ARTIGO 278.º

Aeronaves nacionais

Os proprietários e operadores de aeronaves matriculadas na Guiné-Bissau, que as utilizarem para fins exclusivamente particulares, ficam apenas sujeitos às normas de carácter técnico que regulam a navegação aérea, o uso das aeronaves e o emprego dos tripulantes.

ARTIGO 279.º

Aeronaves estrangeiras

As aeronaves particulares estrangeiras que pretendam sobrevoar o território guineense ou nele aterrar, estão sujeitas ao regime de notificação prévia, a dirigir à Autoridade aeronáutica civil com antecedência e pela forma que esta determinar.

ARTIGO 280.º

Aeroclubes

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

ARTIGO 281.º
Atividades aéreas

1. A Autoridade aeronáutica civil pode autorizar aos aeroclubes realizar, em qualquer parte do País onde a necessidade pública o exigir, as seguintes atividades aéreas próprias do trabalho aéreo:

- a) Serviços complementares e turísticos;
- b) Atividades científicas;
- c) Atividades privadas;
- d) Outras atividades inerentes à sua natureza e objetivos.

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

ARTIGO 282.º

Condições de licenciamento de atividades

As atividades aéreas descritas no n.º 1 do artigo anterior apenas serão licenciadas pela Autoridade aeronáutica civil, verificando cumulativamente os seguintes requisitos:

- a) Não forem suscetíveis de afetar os interesses dos operadores no âmbito do transporte aéreo comercial;
- b) O património afeto à sua exploração for destinado exclusivamente ao desenvolvimento da atividade aérea específica do aeroclube, visando a sua autossuficiência económica;
- c) Forem contratados os seguros obrigatórios previstos no Capítulo XII do presente Código.

ARTIGO 283.º

Concessão de benefícios

Os aeroclubes beneficiam de isenções fiscais e aduaneiras na aquisição de aeronaves e acessórios, bem como dos demais benefícios fiscais a conceder pelo Governo, sob proposta da Autoridade aeronáutica civil, quando se tratar de importação de outros meios aeronáuticos, sempre que tais benefícios se afigurem necessários ao desenvolvimento da atividade aeronáutica nacional.

ARTIGO 284.º

Outras atividades aeronáuticas

A Autoridade aeronáutica civil estabelece as condições a que deve obedecer a habilitação para o exercício das seguintes atividades aeronáuticas:

- a) Atividades privadas não comerciais;
- b) Estabelecimento de centros de formação e re-criação do pessoal aeronáutico;

c) Desporto aeronáutico;

d) Estabelecimento de oficinas de manutenção de aeronaves e estações reparadoras.

CAPÍTULO VIII
DA SEGURANÇA AÉREA

ARTIGO 285.º

Noção

A segurança aérea ou operacional consiste na combinação de medidas regulamentares e organizacionais, de recursos humanos e de meios técnicos e financeiros, entre outros, destinados a evitar ou minimizar os riscos de danos pessoais e materiais nas atividades aeronáuticas civis.

ARTIGO 286.º

Nível de segurança requerido

Compete ao Governo determinar os objetivos e o nível de segurança aceitável no interior de espaço aéreo nacional.

ARTIGO 287.º

Medidas

A Autoridade aeronáutica civil deve tomar todas as medidas técnicas e administrativas necessárias que a lei lhe confere para garantir o nível de segurança aérea requerido em observância das disposições relativas à Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

ARTIGO 288.º

Programa nacional de segurança aérea

1. A Autoridade aeronáutica civil deve elaborar e fazer adotar pelo Governo o Programa Nacional de Segurança Aérea (PNSA) para a assegurar a aplicação das normas constantes dos respetivos anexos à Convenção relativos a Aviação Civil Internacional.

2. O programa a que se refere o número anterior deve fixar o quadro regulamentar para a implementação do Sistema de Gestão de Segurança aérea (SGS) ou operacional pelas operadoras aéreas, pelos serviços de manutenção de aeronaves e demais equipamentos, prestadores de serviços de navegação aérea, administração aeroportuária e serviço de assistência em terra, entre outros e, em conformidade com os anexos referidos no número precedente.

ARTIGO 289.º

Sistema de comunicação de ocorrências

1. É instituído o sistema de comunicação de ocorrências, com a finalidade de contribuir para o aumento da segurança aérea e de promover a prevenção de acidentes e incidentes com aeronaves, através da garantia de comunicação, recolha, armazenamento, proteção e divulgação das informações relevantes.

2. A comunicação de ocorrências visa a prevenção de acidentes e incidentes, não podendo ser utilizada para apuramento de qualquer tipo de responsabilidade.

3. O âmbito, as modalidades e os demais aspetos de funcionamento do sistema é regulado pelo Governo através de decreto.

CAPÍTULO IX DA FACILITAÇÃO E SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

SECÇÃO I DA FACILITAÇÃO

ARTIGO 290.º Âmbito da facilitação

1. Para o efeito do presente Código a facilitação compreende o conjunto de medidas e procedimentos destinados a facilitar e tornar mais expedito o tráfego aéreo e a regularidade e eficiência da navegação aérea entre Estados.

2. O Governo estabelece por decreto o Programa Nacional de Facilitação de Transporte Aéreo (PNFTA), em conformidade com as normas e práticas recomendadas da Organização da Aviação Civil Internacional.

3. O programa referido no número precedente engloba o conjunto de normas e medidas destinadas a evitar atrasos desnecessários nos transportes aéreos devido ao processo de controlo de segurança, migração, alfândega e das demais entidades que intervêm nos processos de gestão e despacho das aeronaves, passageiros, tripulação, carga e correio.

4. O Programa Nacional de Facilitação de Transporte Aéreo estabelecerá um Comité Nacional de Facilitação de Transporte Aéreo (CNFTA) ou um órgão de coordenação semelhante em cada aeródromo aberto ao tráfego aéreo para coordenar as actividades de facilitação entre diferentes ministérios, instituições ou outros organismos nacionais encarregues de diversos aspectos da aviação civil internacional e com prestadores de serviços aeroportuários e transportadores aéreos.

SECÇÃO II DA SEGURANÇA DA AVIAÇÃO CIVIL

ARTIGO 291.º Noção

Para o efeito do presente Código a segurança da aviação civil ou segurança aeroportuária significa a combinação de medidas e de meios técnicos, humanos e financeiros com vista à protecção da aviação civil contra atos de interferência ilícita.

ARTIGO 292.º Disposições gerais

1. A segurança da aviação civil constitui objetivo primordial e uma prerrogativa exclusiva do Estado, em observância das disposições do Anexo 17 a Convenção de Chicago e outras relativas a segurança de aviação civil.

2. Não obstante a reserva referida no número 1 deste artigo, os aspetos de ordem operacionais podem ser delegados a entidades não estatais por via regulamentar.

3. O Governo adota por decreto um Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC), englobando o conjunto de medidas destinadas a proteger a aviação civil contra actos de interferência ilícita.

4. A Autoridade da Aviação Civil da Guiné-Bissau, enquanto autoridade competente, adopta um Programa Nacional de Controlo de Qualidade de Segurança de Aviação Civil (PNCQSAC) com o objetivo de verificar a eficácia e melhorar a implementação das medidas de segurança.

ARTIGO 293.º Autoridade competente

1. Cabe à autoridade aeronáutica civil, através da Autoridade de Segurança da Aviação Civil, a adoção e implementação do sistema nacional de facilitação e de segurança do transporte aéreo e faz-lo aprovar pelo Governo.

2. Compete ainda autoridade de Segurança da aviação civil aprovar os Programas Nacionais de Controlo de Qualidade (PNCQSAC) e de Formação (PNFSAC) de Segurança de Aviação Civil, e os demais instrumentos de gestão de segurança aeroportuária que-lhe é submetida pela autoridade de segurança.

ARTIGO 294.º Autoridade de segurança

1. A autoridade de segurança da Aviação Civil da Guiné-Bissau ou Autoridade de Segurança é o presidente do Conselho de Administração da Autoridade da Aviação Civil da Guiné-Bissau e exerce suas competências em todo o território nacional e no espaço aéreo sujeito à jurisdição do Estado guineense.

2. A autoridade de segurança em cada aeroporto nacional é definida no Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil a quem cabe, entre outras, a responsabilidade de protecção de aviação civil contra actos de interferência ilícita e coordenar a implementação de medidas de segurança.

3. Compete à Autoridade de segurança, entre outras:

- a) A coordenação do funcionamento do sistema nacional de segurança da aviação civil, bem como a sua supervisão nos termos dos previstos na Secção V, do Capítulo II, deste código;
- b) A elaboração e implementação do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC) e os demais programas integrantes;
- c) A definição e distribuição das tarefas de implementação dos diferentes aspetos do referido programa;
- d) Elaboração da proposta de revisão e actualização do PNSAC, de forma a preservar a sua eficácia;
- e) Reavaliação das medidas e dos procedimentos de segurança após a ocorrência de um acto de interferência ilícita e, tomar as medidas necessárias para remediar as carências de forma a evitar repetições;
- f) Elaboração e revisão de política nacional e estabelecimento de política da Autoridade relativas à segurança da aviação civil;
- g) Aprovação dos programas de segurança das entidades referidas no n.º 5, do presente artigo que intervêm na implementação de medidas de segurança prescritas.

4. Sem prejuízo do previsto no artigo 337.º deste diploma, compete a Autoridade de Segurança de Aviação Civil instaurar os processos por infracção que violem as normas de segurança previstas neste Código, no regulamento das Contraordenações Aeronáuticas Civas e noutras disposições normativas.

5. Os operadores aéreos, prestadores de serviço da navegação aérea e de meteorologia aeronáutica; prestadores de serviços aeroportuários; serviço de assistência em terra; serviços de manutenção de aeronaves e outros exigidos por lei, devem cada um estabelecer o respectivo programa de segurança.

ARTIGO 295.º

Comissão Nacional de Facilitação e de Segurança

1. A Comissão Nacional de Facilitação e de Segurança da Aviação Civil ou, Comissão (FALSEC), é o órgão de consulta e de apoio da Autoridade de segurança no processo de estabelecimento e de coordenação entre as várias entidades e serviços que intervêm na definição e aplicação das normas, recomendações e procedimentos nacionais, comunitários e internacionais relativos à matéria de facilitação e segurança.

2. A Comissão referida no número anterior é presidida pela Autoridade de Segurança de Aviação Civil que assegura o seu regular funcionamento.

3. Os membros da comissão FALSEC, em representação das respetivas entidades conforme previsto no PNSAC, são indigitados pelos membros do executivo das respetivas áreas e nomeados pelo primeiro-ministro, sob proposta do membro de Governo responsável pelo setor da aviação civil.

ARTIGO 296.º

Comissão FALSEC aeroportuária

Em cada aeródromo aberto ao tráfego aéreo é instituída, conjunta ou separadamente, uma comissão de facilitação e de segurança aeroportuária coordenada conforme previsto no artigo 294.º, número 2, deste código.

ARTIGO 297.º

Cooperação

O Estado da Guiné-Bissau, através da autoridade aeronáutica civil deve estabelecer instrumentos de cooperação com outros Estados membros, particularmente com aqueles que estabeleçam acordos de serviços aéreos, bem como com as organizações regionais e internacionais em matéria de assistência no domínio da segurança de aviação civil.

ARTIGO 298.º

Transporte de mercadorias perigosas

O transporte de mercadorias perigosas em aeronaves civis no espaço aéreo nacional é interdito, salvo nas circunstâncias excepcionais previstas na regulamentação técnica específica.

CAPÍTULO X

DA INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES, INCIDENTES GRAVES

AERONÁUTICOS E BUSCA E SALVAMENTO

SECÇÃO I

DA INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES AERONÁUTICOS

ARTIGO 299.º

Noção

1. Considera-se acidente de aviação, conforme o Anexo 13 da Convenção de Chicago, qualquer ocorrência com uma aeronave que se verifique durante o período compreendido entre o momento em que uma pessoa entra a bordo com a finalidade de efetuar um voo e o momento em que todas as pessoas que tenham embarcado com aquele fim, saíam da aeronave e da qual resultem:

- a) Ferimento grave ou mortais em qualquer pessoa dentro da aeronave ou em contacto directo com a mesma ou com partes e que dela se desprendam ou ainda exposta ao jacto dos reatores;

b) Ou danos consideráveis na aeronave, que afetem a sua estrutura ou alterem as suas características de «performance» ou de voo;

c) Ou desaparecimento ou irrecuperabilidade da aeronave;

2. Incidente grave é aquele que quase resultou em acidente, mas não chegou a ocasionar mortes ou danos graves à estrutura da aeronave.

3. As ocorrências de que não resultem as consequências descritas no número anterior, mas que afetem ou pudessem afetar a segurança da operação, classifica-se de incidente de aviação.

ARTIGO 300.º

Investigação técnica

1. Qualquer acidente ou incidente grave de aviação é objeto de investigação técnica em conformidade com as normas e os processos estabelecidos para o efeito, a fim de determinar as suas causas e adotar as medidas que visem evitar a sua reincidência.

2. O processo de investigação técnica inicia-se com o despacho do membro do Governo que tutela o sector da aviação civil que ordena expressamente a sua instrução.

3. A investigação técnica, sem prejuízo de eventual investigação judiciária, tem por único objetivo prevenir futuros acidentes através de coleta e análises das informações úteis para determinação das circunstâncias, causa ou possíveis causas do acidente e fazer as recomendações de segurança que se impõem.

4. A intervenção das autoridades judiciárias ou administrativas deve ser previamente concertada com a autoridade responsável pela investigação técnica de acidente de aviação civil, não podendo esta ser entravada ou perturbada de qualquer forma por aquelas autoridades.

ARTIGO 301.º

Dever 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 Autoridade aeronáutica civil mais próxima do lugar, adotando, no entanto, as providências necessárias a uma adequada vigilância nos termos do artigo seguinte até à chegada desta.

ARTIGO 302.º

Dever de vigilância

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 303.º

Obrigações de prestar declarações

Qualquer pessoa é obrigada a prestar declarações perante o órgão competente em tudo quanto esteja relacionado com a investigação de acidentes ou incidentes graves de aviação.

ARTIGO 304.º

Obrigações de relatar e sujeição à exame

As autoridades, pessoas e instituições têm a obrigação de elaborar os relatórios que lhes forem solicitados pelo órgão competente, bem como de permitir a este o exame da documentação e dos antecedentes necessários à condução das investigações.

ARTIGO 305.º

Sujeição à investigação técnica

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

2. As aeronaves matriculadas na Guiné-Bissau, públicas e privadas, que sofram acidentes fora do território nacional ou nas suas águas jurisdicionais estão, de igual modo, sujeitas à investigação técnica prevista nos tratados e acordos internacionais.

ARTIGO 306.º

Remoção da aeronave e objetos

A remoção da aeronave, dos elementos afetados e dos objetos que possam ter concorrido para provocar o acidente só pode ser feita ou ordenada com o consentimento do órgão competente.

SECÇÃO II

DA ENTIDADE DE INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES

ARTIGO 307.º

Criação

1. Aguardando a criação pelo Governo de uma entidade pública de investigação técnica de acidentes aéreos, dotada de personalidade jurídica e autonomias necessárias, é instituído o órgão permanente e independente de investigação técnica de acidentes de aviação, junto da Autoridade da Aviação Civil da Guiné-Bissau.

2. A estrutura referida no número precedente é considerada órgão competente para o efeito do presente Capítulo.

ARTIGO 308.º

Objetivo

O órgão tem por objetivo a investigação técnica dos acidentes ou incidentes graves com aeronaves civis tripuladas e participar nos programas e políticas de prevenção de acidentes e accidentalidade de aeronaves e promover estudos e propor medidas de prevenção que visem reduzir a sinistralidade aeronáutica, elaborar e divulgar os relatórios técnicos sobre acidentes e assegurar a participação em comissões ou atividades, nacionais ou estrangeiras.

ARTIGO 309.º

Direito aplicável

O órgão rege-se pelo presente Código, pelos respetivos estatutos, por quaisquer outras normas legais e regulamentares aplicáveis.

ARTIGO 310.º

Atribuições

1. São as seguintes atribuições do órgão:

- a) Investigar os acidentes ou incidentes graves ocorridos com aeronaves civis de modo a determinar as suas causas e formular recomendações que evitem a sua repetição;
- b) Promover estudos e propor medidas de prevenção que visem reduzir a ocorrência de acidentes e incidentes graves na aviação civil;
- c) Elaborar os relatórios técnicos sobre acidentes e incidentes graves, em conformidade com o Artigo 25.º, da Convenção de Chicago sobre Aviação Civil Internacional e promover a sua divulgação;
- d) Participar em atividades desenvolvidas a nível de organizações internacionais no domínio da investigação e prevenção aeronáuticas;
- e) Fazer propostas para adequar a legislação do setor às necessidades nacionais e aos compromissos assumidos internacionalmente nas matérias respeitantes aos seus objetivos;
- f) Organizar e divulgar a informação relativa à investigação e prevenção de acidentes e incidentes com aeronaves civis;
- g) Colaborar com os organismos de segurança dos operadores, dos serviços de tráfego aéreo e com as associações profissionais nacionais, em matérias de prevenção;
- h) Colaborar com entidades homólogas de outros países na investigação e prevenção de acidentes e incidentes com aeronaves civis;

i) Preparar, organizar e divulgar estatísticas de segurança operacional.

2. No exercício das suas atribuições, o órgão funciona de modo independente da autoridade reguladora da aviação civil e qualquer outra entidade responsável pela segurança, bem como no processo de tomada das suas decisões.

3. É único órgão competente na determinação da amplitude da investigação e dos procedimentos necessários a sua realização.

ARTIGO 311.º

Organização

1. O órgão é representado por um Investigador principal nomeado pelo membro do Governo responsável pela área da aviação civil, através de concurso público documental realizado pela Autoridade da Aviação Civil da Guiné-Bissau, para um mandato de quatro anos renováveis.

2. O cargo de investigador principal é incompatível com quaisquer outras funções na linha executiva da Autoridade aeronáutica civil e, relativamente a estabilidade do exercício das suas funções, é lhe aplicado as disposições do artigo 29.º, do presente código.

3. Em observância das disposições do número um do artigo 307.º desta Secção, a Autoridade da Aviação Civil da Guiné-Bissau disponibiliza espaço e meios materiais necessários para o funcionamento do órgão de investigação de acidentes.

4. O exercício de funções do investigador principal é contado, para todos os efeitos legais, como prestado no lugar de origem.

ARTIGO 312.º

Competências e atribuições

Sem prejuízo das competências que lhe forem conferidas por lei ou nele delegadas ou subdelegadas, compete ao Investigador Principal:

- a) Assegurar a prossecução dos objetivos e bom funcionamento do órgão;
- b) Constituir comissões de investigação e propor a designação dos investigadores;
- c) Assegurar a elaboração dos relatórios de investigação de segurança, de acordo com os estabelecidos nas leis nacionais e comunitárias e nos princípios da Convenção de Chicago sobre aviação civil internacional.

ARTIGO 313.º

Direito de acesso

1. No exercício das suas competências e atribuições, o investigador principal tem acesso:

- a) a local de acidente ou incidente, bem como a aeronave, seu conteúdo ou destroços;
- b) a qualquer local com interesse para investigação;
- c) ao conteúdo dos registradores de voo, ou de quaisquer outros registos, assim como a leitura e análise desses elementos;
- d) aos resultados dos exames ou das colheitas de amostras efectuadas nas pessoas envolvidas na exploração de aeronaves e nas vítimas;
- e) a quaisquer informações pertinentes na posse do proprietário, do operador ou do construtor e das entidades responsável pela aviação civil, incluindo aeroportos e sistemas de apoio a navegação aérea.

2. O investigador principal, os investigadores e os colaboradores de investigação designados a participar na investigação nos termos do presente Capítulo, devem estar munidos de peça de identificação ou documento oficial que atestam as suas qualidades e prerogativas.

ARTIGO 314.º

Difusão de informação e dever de sigillo

1. O investigador principal, os investigadores e os colaboradores de investigação designados estão sujeitos ao dever de sigilo profissional ou no âmbito de investigação em curso, sob pena de aplicação das disposições penais sobre a matéria.

2. Sem prejuízo do número anterior, o investigador principal pode transmitir informações resultantes de investigação às autoridades responsáveis pela segurança de voo, aos dirigentes das empresas de construções e manutenção de aeronaves ou dos seus equipamentos, aos responsáveis das transportadoras aéreas e de formação, quando se destinam a prevenir acidentes e incidentes graves.

3. O investigador principal pode, no âmbito da condução da investigação, tornar públicas as informações sobre as constatações dos investigadores, o desenvolvimento das investigações e, eventualmente, as conclusões provisórias das mesmas.

ARTIGO 315.º

Investigadores

1. Aos investigadores compete investigar os acidentes e incidentes graves com aeronaves, para que sejam designados e executar todas as tarefas técnicas que lhes sejam confiadas no âmbito da comissão, em prossecução dos objetivos do órgão.

2. Os investigadores são nomeados por despacho do membro do Governo encarregue do sector da Aviação Civil, sob indicação do investigador principal

para o período necessário a investigação até a entrega do respectivo relatório final.

3. Quando a complexidade e/ou a intensidade de investigação assim impozer, os investigadores indigitados podem ser dispensados dos respetivos locais de trabalho habitual.

4. O regime de remuneração dos investigadores é aprovado por despacho conjunto dos membros do Governo encarregues dos sectores da Aviação Civil e das Finanças, sob proposta do investigador principal.

ARTIGO 316.º

Apoio logístico e administrativo

O apoio logístico e administrativo a realização de investigação é assegurado pela Autoridade aeronáutica civil quando justificar e mediante a solicitação daquele.

ARTIGO 317.º

Colaboração de outras entidades

1. O investigador principal pode requerer a colaboração de especialistas em áreas específicas pertencentes a outros órgãos da Administração Pública, empresas públicas ou privadas, Forças e Serviços de Segurança e Forças Armadas, para exercerem funções de colaborador de investigação.

2. No caso de pertencerem ao sector público, os colaboradores são disponibilizados pelos organismos a que pertencem, os quais suportam os encargos com a respetiva remuneração, cabendo ao órgão os encargos com as deslocações, ajudas de custo e outras, decorrentes da investigação.

ARTIGO 318.º

Receitas

1. Na prossecução dos objetivos delineados no artigo 308.º, deste Código, bem como outros conferidos por lei, o órgão é dotado de meios financeiros próprios no âmbito da autoridade aeronáutica civil.

2. Para efeito do número precedente, é instituído o fundo de investigação de acidentes e incidentes graves de aviação civil junto da referida autoridade, tendo como único ordenador o Investigador principal.

3. Para além dos previstos neste código, as modalidades de funcionamento, incluindo a forma dos respectivos processamento, liquidação, cobrança, arrecadação e desbloqueamento, constam do regulamento do Fundo a aprovar pelo Conselho de Administração da AACGB.

4. O fundo é subscrito de seguinte forma:

- a) 0,35% das taxas parafiscais cobrada pela Autoridade da Aviação Civil da Guiné-Bissau;

- b) 0,15% da taxa de passageiro cobrada no âmbito da utilização do aeroporto;
- c) As quantias cobradas pela prestação de serviços no âmbito das suas atribuições;
- d) As quantias cobradas pela promoção de ações de formação;
- e) O produto de venda de publicações e de trabalhos editados pelo orgão;
- f) Quaisquer outras receitas que por lei, por contrato ou por outro título, lhe sejam atribuídas.

5. As percentagens previstas nas alíneas a) e b) do presente artigo podem ser revistas por despacho do membro do Governo encarregue do sector da Aviação Civil, a cada quatro anos, sob proposta da autoridade aeronáutica civil.

ARTIGO 319.º

Despesas

Constituem despesas do órgão as que resultem de encargos da prossecução de atribuições que lhe estão cometidas.

SECÇÃO III DA BUSCA E SALVAMENTO

ARTIGO 320.º

Natureza

A busca e salvamento (SAR) de aeronaves perdidas, acidentadas ou em perigo são consideradas atividades de interesse público.

ARTIGO 321.º

Dever de informar

1. Aquele que encontrar os destroços de uma aeronave deve comunicar o facto à Autoridade aeronáutica civil ou às autoridades administrativas ou militares nos locais mais próximas até 48 horas depois da descoberta.

2. A autoridade local, civil ou militar que tiver conhecimento de um acidente de aeronave deve imediatamente providenciar e prestar socorros e assistências necessárias e tomar medidas que se impõem para preservar o local de acidente e os destroços nos termos das disposições do artigo 301.º, do presente código.

ARTIGO 322.º

Competência

1. A legislação da marinha mercante nacional ou de quaisquer instituições similares relativas à assistência e salvamento marítimo é aplicável, com a necessária adaptação, às aeronaves em perigo no mar.

2. As regras relativas aos naufrágios marítimos aplicam-se aos destroços de aeronaves encontrados no mar ou no litoral.

3. Cabe ao Governo instituir ou organizar um serviço de busca e salvamento para cobrir a parte continental do território nacional.

ARTIGO 323.º

Prazo

1. Em caso de desaparecimento sem notícias de uma aeronave, ela pode ser considerada definitivamente desaparecida no prazo de 3 meses após a data de envio das últimas notícias da mesma.

2. Decorrido o período referido no número anterior, as pessoas que se encontravam a bordo de aeronave podem ser presumidas mortas nos termos das disposições das leis civis nacionais.

CAPÍTULO XI DA PROTEÇÃO DE MEIO AMBIENTE

SECÇÃO I DAS DISPOSIÇÕES GERAIS

ARTIGO 324.º

Respeito das normas ambientais

Todas as atividades da aviação civil devem ser efetuadas em observância estrita da legislação e regulamentação em vigor em matéria de proteção de ambiente, designadamente, a emissão de ruído e de substâncias nocivas de aeronaves.

ARTIGO 325.º

Estudo sobre impacto ambiental

Qualquer projeto de construção ou de modernização de um aeroporto ou aeródromo deve ser objeto de um estudo prévio de impacto ambiental, em conformidade com as normas nacionais, comunitárias e de organização de Aviação Civil Internacional (OACI) estabelecidas para o efeito.

ARTIGO 326.º

Dever de operadores

1. Os operadores de aviação civil, designadamente, transportadores aéreos, prestadores de serviços de navegação aérea, aeroportuário, oficinas de manutenção e de assistência em terra, devem conformar as suas atividades às normas em vigor relativas a matéria da proteção ambiental.

2. Com efeito, encontram-se os operadores adstritos ao dever geral de cuidado dos aeródromos, da luta contra a poluição, através da eliminação ou reciclagem dos resíduos, da gestão dos carburantes, óleos e águas usadas.

**SECÇÃO II
DA COMISSÃO DE PROTEÇÃO SONORA
E DE VIGILÂNCIA DO AMBIENTE**

ARTIGO 327.º

Proteção sonora e vigilância do ambiente

Para efeito do controlo de emissão sonora aeroportuária e de vigilância da proteção do ambiente no meio aeronáutico é criada em cada aeroporto ou aeródromo nacional uma comissão de proteção e de vigilância do ambiente, devendo os termos da sua composição, atribuições e modalidade de funcionamento ser estabelecido por despacho conjunto do membro do Governo encarregue do sector de aviação civil e do ambiente.

**CAPÍTULO XII
DOS SEGUROS**

ARTIGO 328.º

Seguro obrigatório de pessoal de bordo

O operador de aeronave deve dispor de um contrato de seguro do seu pessoal, habitual ou ocasionalmente com funções a bordo, contra os acidentes inerentes ao exercício das suas funções.

ARTIGO 329.º

Seguro obrigatório de responsabilidade por danos

O operador de aeronave é obrigado a constituir um seguro pelos danos previstos na Secção V do Capítulo VI do presente Código.

ARTIGO 330.º

Seguros dos operadores nacionais

Os operadores nacionais devem estabelecer o contrato de seguros com entidades seguradoras idóneas para efeito de seguro de pessoal contratado na Guiné-Bissau contra acidentes ou por danos causados aos passageiros, às bagagens e mercadorias transportadas ou a terceiros e seus bens por motivo de voo das suas aeronaves.

ARTIGO 331.º

Seguros de aeronaves estrangeiras

As aeronaves estrangeiras são autorizadas a circular no espaço aéreo nacional, só quando possumam contrato de seguro contra todos os danos suscetíveis de causar às pessoas ou coisas transportadas ou a terceiros em terra, conforme é previsto na alínea j), do artigo 73.º, do presente código.

ARTIGO 332.º

Seguros regulados por tratados ou acordos internacionais

Nos casos em que a responsabilidade do operador da aeronave é regulada por tratados e acordos

internacionais, o seguro deve cobrir os limites de responsabilidade neles previstos.

ARTIGO 333.º

Cláusulas não escritas

Considera-se por não escrita toda e 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 334.º

Prorrogação automática dos seguros

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

ARTIGO 335.º

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 operador, sem prejuízo do exercício do direito de regresso.

ARTIGO 336.º

Responsabilidade do Estado da Guiné-Bissau

O Estado da Guiné-Bissau deve, para todos os efeitos previstos no presente Código, contratar as apólices de seguros de quaisquer aeronaves do Estado, exceto militares, ou como tais registadas perante a Autoridade aeronáutica civil, bem como de qualquer tipo de risco que possa ser-lhe imputável como consequência das atividades aeronáuticas reguladas no presente diploma.

**CAPÍTULO XIII
DAS INFRAÇÕES AERONÁUTICAS**

**SECÇÃO I
DAS CONTRAORDENAÇÕES**

ARTIGO 337.º

Noção

Para efeitos do presente código são consideradas contraordenações aeronáuticas, toda a violação às disposições do presente código, dos regulamentos, da legislação avulsa em vigor e das instruções técnicas emitidas pela Autoridade aeronáutica civil com vista à sua aplicação, bem como às normas Comunitárias e Internacionais vigentes na Guiné-Bissau, que não sejam caracterizadas por lei como crime, puníveis com sanções pecuniárias e acessórias.

ARTIGO 338.º

Sanções pecuniárias

O Governo através do decreto determina o regime, as modalidades de aplicação e a quantificação

das sanções pecuniárias ou coimas, de montante variável, previstas no artigo anterior.

ARTIGO 339.º

Sanções acessórias

As sanções pecuniárias previstas no artigo 338.º, deste código podem ser aplicadas cumulativamente com as sanções acessórias, sem prejuízo de se participar às entidades competentes os factos passíveis de configurar outros ilícitos.

ARTIGO 340.º

Tipos de sanções acessórias

As sanções acessórias previstas no artigo precedente compreendem:

1. Para o pessoal aeronáutico:
 - a) Suspensão temporária de licença e/ou respectivas qualificações de trinta dias até seis meses;
 - b) Suspensão definitiva do exercício das funções conferidas pelos certificados de idoneidade aeronáutica.
2. Para os operadores e prestadores de serviços:
 - a) Suspensão de trinta dias até seis meses de licenças ou contratos de concessões atribuídas para a exploração de serviços aéreos comerciais;
 - b) Revogação de licenças ou contratos de concessões atribuídas para a exploração de serviços aéreos comerciais;
 - c) Irradiação de licenças ou contratos de concessões atribuídas para a exploração de serviços aéreos comerciais;
3. As sanções previstas nos números anteriores são aplicáveis, tendo sempre em conta a gravidade da infração cometida, o grau de culpa, a situação económica e a qualidade do agente, bem como a circunstância de ter havido ou não conduta reiterada.
4. Sem prejuízo de outros casos permitidos pela lei, se o infrator não pagar a coima no prazo que lhe for fixado, sujeita-se ao pagamento coercivo.
5. A sanção acessória de suspensão definitiva do exercício de funções conferidas pelas licenças e qualificações aeronáuticas pode, também, ser aplicada, sem prejuízo de outros casos permitidos pela lei e tendo sempre em conta as circunstâncias previstas no n.º 3, quando:

- a) Se torna evidente a inadaptação do infrator ao meio aeronáutico;
- b) O infrator tenha cometido qualquer dos factos previstos nas alíneas do artigo 358.º;
- c) O infrator for membro da tripulação.

ARTIGO 341.º

Competência

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

ARTIGO 342.º

Processo

1. O processo aplicável às contraordenações 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 infração prevista neste código, a autoridade aeronáutica civil mantém a competência prevista no artigo anterior, devendo, no entanto, extrair a cópia de todo o processo e remeter ao Ministério Público no prazo máximo de 48 horas;
- b) No caso previsto na alínea anterior, o Ministério Público não deduzirá acusação por infração contraordenacionais aeronáuticas.

2. O processo por infrações aeronáuticas têm natureza sumária e urgente, devendo a sua tramitação revestir carácter de celeridade.

SECÇÃO II DOS CRIMES

ARTIGO 343.º

Apreensão ilícita de aeronaves

1. Quem perturbar o comando de uma aeronave em voo, se apoderar dela ou exercer o seu comando, será punido com pena de prisão de cinco a doze anos ou uma multa de dois (2.000.000) milhões de francos CFA a dez (10.000.000) milhões de francos.

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

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

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

ARTIGO 344.º

Atentado contra aeronaves em voo e sua segurança

1. Quem atentar contra a integridade de aeronaves em voo ou enquanto se realizam as operações imediatamente anteriores ou posteriores ao

voo, será punido com pena de prisão de dois a dez anos ou uma multa de dois (2.000.000) milhões de francos CFA a dez (10.000.000) milhões de francos.

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

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

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

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

ARTIGO 345.º

Atentado contra a segurança de aeronaves intercetadas em voo

1. Quem praticar qualquer facto adequado a colocar em perigo a segurança dos ocupantes de aeronaves em voo, quando intercetadas, será punido com pena de prisão de um a cinco anos ou uma multa de dois (2.000.000) milhões de francos CFA a dez (10.000.000) milhões de francos.

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

ARTIGO 346.º

Atentado contra a segurança da aviação civil

1. É punido com pena de prisão de um a cinco anos ou uma multa de dois (2.000.000) milhões de francos CFA a dez (10.000.000) milhões de francos CFA, aquele que cometer qualquer:

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

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

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

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

5. É punido com pena de prisão de seis (6) meses a dois (2) anos ou multa de trezentos (300.000) mil a três (3.000.000) milhões de francos CFA, quem:

- a) Violar as disposições legais e regulamentares relativas as servidões aeronauticas, bem como destruir, inutilizar, adulterar ou retirar os obstaculos, as barreiras, ou outros elementos de sinalização colocados pela Autoridade aeronáutica civil e a administração dos aeroportos, no interesse da segurança da aviação civil;
- b) Entrar, circular e permanecer em zona de segurança de acesso regulamentado do aeroporto, sem que para tal esteja identificado com o cartão de acesso ou esteja devidamente autorizado.

6. É punido com pena de prisão de três (3) meses a dois (2) anos ou multa de cem (100.000) mil a um (1.000.000) milhões de francos CFA, quem for encontrado no interior de uma aeronave em voo, sem poder justificar a sua presença nela, por meio de um titulo de transporte valido, por consentimento do transportador ou do comandante da aeronave.

7. É punido com pena de prisão de três (3) meses a dois (2) anos ou multa de cem (100.000) mil a um (1.000.000) milhão de francos CFA, quem no interior de uma aeronave recusar a conforma-se com as instruções do comandante da aeronave emitidas por questão de segurança da aeronave.

8. Será punido com pena de prisão de seis (6) a dois (2) anos ou uma multa de quinhentos (500.000) mil de francos CFA a cinco (5.000.000) milhões de francos, quem tenha proferido intimidação ou ameaças física ou verbal, contra um membro da tripulação de uma aeronave, se tal acto visar impedi-lo ou dificultá-lo de exercer as suas funções.

ARTIGO 347.º

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 de aeronave, criando, por esse facto, perigo efetivo para a vida ou para a integridade física de outrem ou para bens patrimoniais alheios de elevado valor, será punido com pena de prisão de um a cinco anos ou uma multa de quinhentos (500.000) mil de francos CFA a cinco (5.000.000) milhões de francos.

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

ARTIGO 348.º

Condução e utilização ilícitas de aeronaves

1. Será punido com pena de prisão de um a quatro anos ou uma multa de quinhentos (500.000) mil francos CFA a cinco (5.000.000) milhões de francos, quem:

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

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

ARTIGO 349.º

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

1. Quem autorizar ou permitir indevidamente a entrada de aeronaves no território nacional ou nas suas águas territoriais, bem como o sobrevoos ou a saída destas, de qualquer espécie de explosivos através de aeronaves, será punido com pena de prisão de seis meses a três anos ou uma multa de dois (2.000.000) milhões de francos CFA a dez (10.000.000) milhões de francos.

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

ARTIGO 350.º

Transporte irregular em aeronaves de coisas perigosas, armas e munições

1. Será punido com pena de prisão de dois a seis anos ou uma multa de dois (2.000.000) milhões de francos CFA a dez (10.000.000) milhões de francos,

quem, sem a devida autorização ou em violação das prescrições da autoridade competente:

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

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

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

ARTIGO 351.º

Eliminação ou adulteração de marcas de nacionalidade e matrícula de aeronaves

1. Quem eliminar ou adulterar as marcas de nacionalidade ou de matrícula de aeronaves, será punido com pena de prisão de seis meses a três anos ou uma multa de quinhentos (500.000) mil francos CFA a cinco (5.000.000) milhões de francos.

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

ARTIGO 352.º

Identificação falsa de aeronaves

1. Quem identificar falsamente uma aeronave perante os serviços de tráfego aéreo é punido com pena de prisão de seis meses a três anos ou uma multa de quinhentos (500.000) mil francos CFA a cinco (5.000.000) milhões de francos.

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

ARTIGO 353.º

Aceitação ou certificação de identificação falsa de aeronaves

1. Quem aceitar ou certificar a identificação falsa de uma aeronave perante os serviços de tráfego aéreo, é punido com pena de prisão de seis meses a três anos ou uma multa de quinhentos (500.000) mil francos CFA a cinco (5.000.000) milhões de francos.

2. Se, em consequência de qualquer dos factos previstos no número anterior, resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável é de dois a seis

anos e, se resultar lesão ou morte, de quatro a oito anos.

ARTIGO 354.º

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 seis meses a três anos ou uma multa de quinhentos (500.000) mil francos CFA a cinco (5.000.000) milhões de francos.

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

3. É punido com pena de prisão de seis meses a três anos ou uma multa de quinhentos (500.000) mil francos CFA a cinco (5.000.000) milhões de francos CFA, quem:

- a) Ponha ou deixe em circulação uma aeronave sem ter obtido o certificado de matrícula, o certificado de navegabilidade ou autorização excepcional;
- b) Ponha ou deixe em circulação uma aeronave cujo certificado de navegabilidade ou autorização excepcional tenha expirado o seu prazo de validade;
- c) Ponha ou deixe em circulação uma aeronave em condições diversas daquelas que estão determinadas no certificado de navegabilidade e em documentos com ela conexos.

ARTIGO 355.º

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 tráfego aéreo ou não acatar a ordem de aterrar num aeródromo nacional indigitado pela autoridade aeronáutica civil, será punido com pena de prisão de dois a seis anos ou uma multa de dois (2.000.000) milhões de francos CFA a dez (10.000.000) milhões de francos.

ARTIGO 356.º

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 civil ou desviar ou fizer desviar uma aeronave das rotas aéreas fixadas para a entrada ou saída do território nacional ou das suas águas territoriais, será punido com pena de prisão de seis meses a dois anos ou uma multa de dois (2.000.000)

milhões de francos CFA a dez (10.000.000) milhões de francos.

ARTIGO 357.º

Exercício ilícito de funções aeronáuticas

1. Quem exercer quaisquer funções aeronáuticas previstas no artigo 122.º, do presente código sem a respetiva licença ou decorridos seis meses após o termo do prazo de sua validade ou, ainda, sendo interditado para o seu exercício, será punido com a pena de prisão de um a quatro anos ou uma multa de dois (2.000.000) milhões de francos CFA a dez (10.000.000) milhões de francos.

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

ARTIGO 358.º

Incumprimento do dever de socorro aeronáutico

São punidos com pena de prisão de seis a dezoito meses ou uma multa de dois (2.000.000) milhões de francos CFA a dez (10.000.000) milhões de francos, o operador ou comandante de aeronave e os demais elementos da tripulação que:

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

ARTIGO 359.º

Funcionamento ilícito de Sistema Informatizado de Reserva - SIR

Será punido com pena de prisão de seis meses a três anos ou uma multa de dois (2.000.000) milhões de francos CFA a dez (10.000.000) milhões de francos, quem:

- a) Introduzir ou fizer introduzir num sistema informatizado de reservas informações inexatas, incompletas, confusas ou discriminatórias sobre qualquer tipo de produtos de transporte aéreo que sejam distribuídos ou comercializados através do referido sistema;
- b) Apresentar ou fizer apresentar, de forma discriminatória, numa tela de um sistema informatizado de reservas os horários, tarifas, disponibilidades de lugares num voo, a seleção ou organização de serviços de conexão e suas

alternativas, bem como qualquer tipo de informação fornecida por um transportador participante do referido sistema.

ARTIGO 360.º

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

1. O subscritor de um sistema informatizado de reservas que, por si ou interposta pessoa, tenha causado prejuízos aos utentes, induzindo-os a adquirir um determinado produto de transporte aéreo por meio de oferta ou fornecimento de informações falsas ou distorcidas, será punido com pena de prisão de seis meses a três anos ou uma multa de dois (2.000.000) milhões de francos CFA a dez (10.000.000) milhões de francos.

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

ARTIGO 361.º

Condenação cumulativa com sanções acessórias

1. Sem prejuízo de outros casos permitidos por lei, quando o infrator for condenado em pena de prisão superior a seis meses, seja qual for a sua natureza, pode ser-lhe aplicada a sanção acessória de suspensão temporária do exercício de funções em que o crime foi cometido, por período igual e até ao limite previsto na alínea a), do n.º 1, do artigo 340.º do presente Código, tendo em conta as circunstâncias referidas no n.º 3, do mesmo artigo.

2. Pode, ainda, ser aplicada ao infrator, cumulativamente com a pena, a sanção acessória de suspensão 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 do n.º 3 do artigo 340.º:

- a) Nos casos previstos no n.º 5, do artigo 340.º;
- b) Nos casos previstos no Artigo 344.º, se autor for membro da tripulação.

ARTIGO 362.º

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 343.º a 362.º.

SECÇÃO III DA PRESCRIÇÃO

ARTIGO 363.º

Prazo de prescrição do direito de regresso contra o operador de aeronave

1. O prazo de prescrição do direito de regresso contra o operador de aeronave pelo reembolso dos montantes que o outro operador tenha sido obrigado a pagar, nos casos previstos no n.º 2, do artigo 265.º e 1, 2 e 3 do Artigo 266.º, é de dois anos.

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

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

ARTIGO 364.º

Prazos de prescrição de dois anos

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

- a) De indemnização por danos causados a 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 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 n.º 1, o prazo de prescrição conta-se a partir do dia da ocorrência do facto, porém, se a pessoa lesada não tiver conhecimento do dano ou da identidade do seu responsável, o prazo de prescrição começa a correr

desde o dia em que pôde ter esse conhecimento, não podendo, contudo, exceder, em caso algum, os três anos a contar do dia em que o dano foi causado.

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

5. Nas situações previstas na alínea d) do n.º 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 n.º 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 365.º

Prazos de prescrição de três anos

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

- a) De indemnização e remuneração, nos casos de busca e salvamento;
- b) Contra o prestador de serviço de controlo de tráfego 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 n.º 1, o prazo de prescrição conta-se a partir do dia da ocorrência do facto.

ARTIGO 366.º

Prazos de prescrição de outras ações e das sanções

O prazo de prescrição das ações, e sanções previstas na Secção I do Capítulo XIII 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.

b) Operação de uma aeronave em desobediência aos regulamentos técnicos estabelecidos pela Autoridade aeronáutica;

c) Utilização de aeronaves para a realização de atividades contrárias aos padrões, normas, práticas, procedimentos e regulamentos vigentes;

d) Execução de serviços e trabalhos aéreos que comprometam a ordem e a segurança públicas;

e) Cedência ou transferência de direitos expressos nas licenças, contratos de concessão

e autorizações sem a devida autorização da autoridade aeronáutica.

CAPÍTULO XIV

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

ARTIGO 367.º

Alterações

As disposições do presente Código poderão ser alteradas, se necessário, de acordo com as recomendações da Organização de Aviação Civil Internacional.

Qualquer proposta de alteração a este Código deve ser aprovada pela Assembleia Nacional Popular da República da Guiné-Bissau, em conformidade com suas normas e procedimentos para a adoção de leis. Todavia, as propostas de alteração do Código deve ser iniciado e aprovado pelo membro do Governo responsável pela área de Aviação Civil.

ARTIGO 368.º

Proteção do consumidor

Incumbe à Autoridade aeronáutica a adequada promoção da defesa dos direitos e interesses dos consumidores nas áreas sobre a qual incide a respetiva atuação.

ARTIGO 369.º

Revogação de legislação anterior

A partir da data de entrada em vigor deste Código fica revogado o Decreto Lei n.º 4-A/85, de 16 de outubro de 1985 e o Código Aéreo que aprova e todas as disposições legais contrárias ao que nele se estabelece.

ARTIGO 370.º

Iniciativa regulamentar

O Governo deve diligenciar no sentido de promover as medidas regulamentares com vista à boa aplicação do presente código.

ARTIGO 371.º

Entrada em vigor

Esta lei entra imediatamente em vigor após a sua publicação no Boletim Oficial.

Aprovado em 3 de dezembro de 2018. — pela Assembleia Nacional Popular. — O Presidente da Assembleia Nacional Popular, **Cipriano Cassamá**.

Promulgado em 30 de abril de de 2018.

Publique-se.

O Presidente da República, **José Mário Vaz**.

