

Artigo 55º

Informação e sensibilização

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

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

Artigo 56º

Estudos

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

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

Artigo 57º

Investigação e desenvolvimento

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

Artigo 58º

Publicação das deliberações

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

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

Artigo 59º

Página electrónica

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

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

Artigo 60º

Logótipo

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

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

Decreto-Legislativo n.º 4/2009

de 7 de Setembro

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Foram ouvidos os representantes das empresas do sector de aviação.

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

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

Artigo 1º

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

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

«Artigo 2º

[...]

1. [...].

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

Artigo 12º

[...]

1. [...].

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

3. [...].

4. [...].

Artigo 15º

Condições de transporte de substâncias ou coisas perigosas

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

2. [...].

Artigo 16º

[...]

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

Artigo 17º

[...]

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

2. [...].

Artigo 19º

[...]

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

2. [...].

Artigo 22º

[...]

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

2. [...].

Artigo 25º

[...]

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

2. [...].

3. [...].

Artigo 26º

[...]

1. [...].

2. [...]:

a) [...];

b) Quando determinado pela autoridade competente.

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

Artigo 38º

[...]

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

2. [revogado].

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

Artigo 40º

[...]

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

Artigo 43º

[...]

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

2. [...].

Artigo 47º

[...]

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

Artigo 70º

[...]

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

2. [...].

Artigo 79º

Arresto de aeronave

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

a) [...];

b) [...];

c) [...].

Artigo 88º

[...]

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

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

2. [...].

Artigo 89º

[...]

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

Artigo 92º

[...]

1. [...].

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

Artigo 99º

[...]

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

2. [...].

Artigo 122º

[...]

1. [...].

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

Artigo 124º

[...]

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

a) [...];

b) [...];

c) [...];

d) [...];

e) [...];

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

2. [...].

Artigo 125º

[...]

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

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

3. [...].

4. [...].

5. [...].

Artigo 133º

[...]

1. Nenhuma licença administrativa, técnica ou concessão de exploração é atribuída ou contratualizada sem a comprovação prévia da capacidade jurídica, técnica e economico-financeira do explorador e da possibilidade de utilizar de forma adequada os aeródromos, serviços auxiliares e o material de voo a empregar.

2. Qualquer empresa habilitada a explorar serviços de transporte aéreo interno pela via da concessão deve entregar previamente à entidade concedente uma garantia pelo cumprimento das suas obrigações, nas condições e montantes que resultarem da contratualização da concessão.

Artigo 135º

Normas técnicas e operacionais

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

CAPÍTULO III

Serviços de transporte aéreo internacional

Artigo 161º

Normas técnicas e operacionais

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

Artigo 172º

[...]

[...]:

a) [...];

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

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

d) [...];

e) [...];

f) [...].

Artigo 173º

[...]

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

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

Artigo 174º

[...]

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

Artigo 175º

[...]

1. [...].

2. [...]:

a) [...];

b) [...];

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

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

e) [...];

f) [...].

3. [...].

Artigo 177º

[...]

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

Artigo 188º

Manipulação indevida de informações dos transportadores participantes

[...].

Artigo 200º

Manipulação de informações

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

Artigo 214º

[...]

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

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

3. [...].

4. [...].

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

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

Artigo 215º

[...]

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

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

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

a) [Revogado].

b) [Revogado].

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

Artigo 218º

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

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

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

2. Em caso de interrupção de voo, o passageiro tem direito ao reembolso da parte proporcional do preço da passagem pelo percurso não realizado e da parte ou partes da viagem já efectuadas se o voo já não se justificar em relação ao plano inicial de viagem, cumulativamente, nos casos em que se justifique, um voo gratuito de regresso ao ponto de partida, ao reencaminhamento, em condições de transportes equivalentes, para o seu destino final, e ainda, ao pagamento das despesas ordinárias de deslocação, alimentação, alojamento e comunicação, desde o lugar da aterragem até o lugar mais próximo que lhe permita continuar a viagem, no prazo e forma determinados no respectivo regulamento.

3. [...].

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

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

Artigo 219°

[...]

1. Se o transportador efectuar reservas para uma determinada viagem em número que exceda a capacidade da aeronave, os passageiros que, tendo as suas reservas confirmadas, não puderam embarcar-se devido a esse facto, têm direito de, à sua escolha, efectuar a viagem no voo seguinte e na mesma rota que o mesmo transportador tiver que realizar ou ser embarcado no primeiro voo semelhante de um outro transportador que fizer a mesma rota, ou ainda, a receber o reembolso da parte proporcional do preço da passagem pelo percurso não realizado e da parte ou partes da viagem já efectuadas se o voo já não se justificar em relação ao plano inicial de viagem, cumulativamente, nos casos em que se justifique, um voo gratuito de regresso ao ponto de partida, no prazo e forma determinados no respectivo regulamento.

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

3. [...].

Artigo 220°

[...]

1. O passageiro que não se apresentar ou chegar tarde ao embarque para o qual foi feita a reserva e emitido o respectivo bilhete de passagem ou interromper a viagem, a menos que haja cancelado a reserva do voo contratado,

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

2. [...].

Artigo 221°

[...]

No transporte de pessoas, a responsabilidade do transportador pelos danos comprovados pelo lesado ou seus herdeiros ou por terceiros com direito de a exigir é a que se vier a estabelecer no respectivo regulamento, salvo se por decisão judicial ou arbitral se fixar um montante maior.

Artigo 223°

[...]

1. [...].

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

3. [...].

Artigo 225°

[...]

O transportador não pode invocar as disposições deste Capítulo para se exonerar da sua responsabilidade, quando o dano causado derivar de facto doloso ou negligente indesculpável dele ou de seus trabalhadores ou agentes, actuando no exercício das suas funções.

Artigo 239°

[...]

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

2. Porém, o explorador de aeronave não pode invocar o disposto no número anterior, quando os danos causados derivam do seu dolo ou do dolo de seus trabalhadores ou agentes, actuando no exercício das suas funções.

CAPÍTULO VI

Órgão de controlo de trânsito aéreo

Artigo 245°

[...]

1. [...].

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

3. Os arquivos e documentos relativos à protecção e ordenamento do voo, contendo as mensagens trocadas entre as partes, devem ser conservados pelo prazo de dez

anos, período durante o qual os lesados ou seus herdeiros podem requerê-los, por escrito, ao órgão de controlo de trânsito aéreo, sob pena de caducidade.

4. [...].

Artigo 256º

[...]

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

Artigo 257º

[...]

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

Artigo 260º

[...]

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

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

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

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

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

Artigo 265º

[...]

Qualquer acidente ou incidente grave de aviação é investigado por uma entidade responsável pela investigação de acidentes de Aviação, a ser criado pelo respectivo regulamento, e actua de conformidade com as normas e os processos estabelecidos para o efeito, a fim de determinar as suas causas e adoptar as medidas que visam evitar a sua repetição.

Artigo 266

[...]

1. Qualquer pessoa que tomar conhecimento da ocorrência de qualquer acidente ou incidente grave de

aviação ou existência de restos ou despojos de aeronaves deve comunicá-la à autoridade mais próxima, pelo meio mais rápido e no tempo mínimo que as circunstâncias o permitirem.

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

Artigo 268º

[...]

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

Artigo 269º

[...]

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

Artigo 271º

[...]

A remoção ou liberação da aeronave, dos elementos afectados e dos objectos que possam ter concorrido para provocar o acidente só pode ser feita ou ordenada com o consentimento da entidade responsável pela investigação de acidentes de Aviação e após prévia autorização da autoridade judiciária.

Artigo 272º

[...]

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

2. [...].

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

Artigo 287º

[...]

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

Artigo 293º

[...]

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

2. [...].

Artigo 294º

[...]

1. [...].

2. [...]:

a) [...];

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

c) [...];

d) [...];

e) [...].

3. [...].

4. Sem prejuízo de outros casos permitidos pela lei e tendo sempre em conta as circunstâncias previstas no número anterior, pode, também, ser aplicada, no mesmo processo, quando a coima não for paga no prazo fixado;

5. [...]:

a) [...];

b) [...];

c) [...].

Artigo 295º

[...]

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

Artigo 304º

Transporte proibido

1. [...]:

a) [...];

b) [...].

2. [...].

3. [...].

Artigo 315º

[...]

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

2. [...].

a) [...];

b) [...];

c) [...].

Artigo 321º

[...]

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

Artigo 2º

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

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

«Artigo 17º

[...]

1. [...].

2. [...].

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

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

Artigo 40º

[...]

1. [...].

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

Artigo 79º

[...]

[...]:

a) [...];

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

Artigo 121º

[...]

1. [...].

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

Artigo 172º

[...]

[...]:

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

Artigo 173º

[...]

1. [...].

2. [...].

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

Artigo 175º

[...]

1. [...].

2. [...]:

a) [...];

b) [...];

c) [...];

d) [...];

e) [...];

f) [...];

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

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

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

3. [...].

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

Artigo 214º

[...]

1. [...]:

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

2. [...].

3. [...].

4. [...].

5. [...].

6. [...].

Artigo 218º

[...]

1. [...].

2. [...].

3. [...].

4. [...].

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

6. [anterior n.º 5]

Artigo 220º

[...]

1. [...].

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

3. [anterior n.º 2].

Artigo 265º

[...]

1. [...].

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

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

Artigo 294º

[...]

1. [...].

2. [...]:

a) [...];

b) [...];

c) [...];

d) [...];

e) [...].

3. [...].

4. [...]:

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

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

5. [...]:

a) [...];

b) [...];

c) [...].»

Artigo 3º

Revogação

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

«Artigo 38º.

[...]

1. [...].

2. [revogado].

3. [...].

Artigo 68º.

[...]

1. [...].

2. [...].

3. [revogado].

Artigo 215º.

[...]

1. [...].

2. [...].

3. [...].

a) [Revogado];

b) [Revogado].

4. [...].»

Artigo 4º

Repúblicação

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

Artigo 5º

Entrada em vigor

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

Visto e aprovado em Conselho de Ministros.

José Maria Pereira Neves - Manuel Inocêncio Sousa.

Promulgado em 7 de Setembro de 2009

Publique-se.

O Presidente da República, PEDRO VERONA RODRIGUES PIRES

Referendado em 7 de Setembro de 2009

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*

ANEXO

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

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

Artigo 2º**Âmbito de aplicação**

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

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

Artigo 3º**Conceito de aeronáutica civil**

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

Artigo 4º**Reserva da soberania**

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

Artigo 5º**Lei e jurisdição nacionais**

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

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

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

Artigo 6º**Lei e jurisdição estrangeira**

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

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

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

Artigo 7º**Aplicação de tratados e acordos internacionais**

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

Artigo 8º**Integração de lacunas**

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

TÍTULO II**CIRCULAÇÃO AÉREA****CAPÍTULO I****Princípios Gerais****Artigo 9º****Princípio da liberdade**

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

Artigo 10º**Princípio da proibição de oposição**

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

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

Artigo 11º

Condições de proibição e restrição

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

Artigo 12º

Princípio da regulação ordenada e segura

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

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

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

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

Artigo 13º

Princípio de utilização obrigatória de aeródromos

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

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

Artigo 14º

Condições de aterragem em aeródromos privados

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

Artigo 15º

Condições de transporte de substâncias ou coisas perigosas

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

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

Artigo 16º

Documentação obrigatória de aeronaves nacionais

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

Artigo 17º

Aparelhos e equipamentos obrigatórios de aeronave

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

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

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

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

Artigo 18º

Utilização obrigatória das unidades de medidas e da informação aeronáutica

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

Artigo 19º

Medidas para garantir a actividade aérea

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

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

CAPÍTULO II

Entrada, sobrevoo e saída de aeronaves

Artigo 20º

Princípio de autorização prévia

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

Artigo 21º

Excepções

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

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

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

Artigo 22º

Documentação obrigatória de aeronaves estrangeiras

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

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

Artigo 23º

Certificados de idoneidade do pessoal a bordo de aeronaves estrangeiras

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

Artigo 24º

Obrigatoriedade de utilização de rotas

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

Artigo 25º

Condições de aterragem e descolagem

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

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

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

Artigo 26º

Aterragem fora de aeródromo

1. O comandante ou, em caso de impedimento, qualquer outro membro da tripulação, é obrigado a comunicar imediatamente, à autoridade oficial mais próxima, a aterragem da aeronave fora do aeródromo designado nos termos do artigo 29º, por razões de força maior.

2. No caso previsto no número anterior, não é permitida a deslocação ou remoção da aeronave, salvo:

- a) Em caso de necessidade de garantir o salvamento;
- b) Quando determinado pela autoridade competente.

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

Artigo 27º

Aterragem forçada no país

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

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

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

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

Artigo 28º

Aterragem forçada no estrangeiro

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

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

Artigo 29º

Fiscalização de aeronaves privadas não destinadas a serviços de transporte aéreo

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

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

Artigo 30º

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

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

TÍTULO III

INFRA-ESTRUTURAS AERONÁUTICAS

CAPÍTULO I

Aeródromos e aeroportos

Artigo 31º

Aeródromo

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

Artigo 32º

Aeroporto

1. Denomina-se aeroporto o aeródromo público internacional.

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

Artigo 33º

Classificação

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

Artigo 34º

Construção, exploração, operação, equipamento e conservação

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

Artigo 35º

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

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

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

Artigo 36º

Habilitação e funcionamento

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

Artigo 37º

Obrigação de comunicação à autoridade aeronáutica

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

Artigo 38º

Condições de cancelamento, suspensão e restrição ao trânsito aéreo

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

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

Artigo 39º

Exploração de serviços em aeródromos e aeroportos públicos

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

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

CAPÍTULO II

Serviços de trânsito aéreo

Artigo 40º

Quem pode prestar

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

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

Artigo 41º

Taxas

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

CAPÍTULO III

Limitações ao direito de propriedade

Artigo 42º

Área de limpeza de obstáculos

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

Artigo 43º

Superfícies limitadoras de obstáculos

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

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

Artigo 44º

Determinação das superfícies limitadoras de obstáculos

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

Artigo 45º

Comunicação e remoção de obstáculos

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

2. Recebida a comunicação, a autoridade aeronáutica notifica ao infractor para efectuar a remoção do obstáculo, fixando-lhe um prazo para o efeito não excedente a 30 (trinta) dias.

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

4. Se o obstáculo não for removido pelo infractor no prazo referido no nº 2, a autoridade aeronáutica pode, por sua iniciativa, proceder imediatamente à sua remoção ou notificar ao proprietário ou explorador do aeródromo para requerer ao tribunal competente a sua remoção judicial no prazo de 30 (trinta) dias.

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

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

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

Artigo 46º

Obrigações de assinalar os obstáculos

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

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

TÍTULO IV

AERONAVES

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 47º

Conceito

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

Artigo 48º

Natureza jurídica

As aeronaves são coisas móveis sujeitas a registo.

Artigo 49º

Classificação

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

Artigo 50º

Impossibilidade de penhor

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

Artigo 51º

Impossibilidade de retenção

As aeronaves não são susceptíveis do direito de retenção.

Artigo 52º

Forma de certos actos realizados no estrangeiro

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

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

CAPÍTULO II

Propriedade

Artigo 53º

Requisitos de aquisição de aeronaves cabo-verdianas

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

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

CAPÍTULO III

Registo, nacionalidade e matrícula

Secção I

Registo

Artigo 54º

Registo de aeronaves privadas nacionais no país

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

Artigo 55º

Registo de aeronaves privadas nacionais no estrangeiro

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

Artigo 56º

Registo de aeronaves em certos contratos de locação

O registo da aeronave para efeitos do disposto no nº 3 do artigo 63º deve ser precedido do consentimento expresso do proprietário, não implica a transmissão do direito de propriedade ao locatário e é válido para o período de vigência do contrato de locação.

Artigo 57º

Registo de motores de aeronaves em construção

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

Artigo 58º

Registo provisório

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

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

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

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

4. Podem, igualmente, ser registadas provisoriamente em nome dos respectivos adquirentes, que preencham os requisitos previstos no artigo 53º, as aeronaves cabo-verdianas adquiridas no país, mediante contrato de compra

e venda sujeita a condição resolutiva ou com reserva de propriedade ou contrato de locação financeira ou outros em que o alienante defira a transmissão do seu direito de propriedade até ao pagamento integral do preço.

Artigo 59º

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

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

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

Artigo 60º

Outros registos e seus efeitos

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

Artigo 61º

Requisitos e procedimentos do registo e seu cancelamento

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

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

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

Secção II

Nacionalidade da matrícula

Artigo 62º

Nacionalidade

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

Artigo 63º

Marcas de nacionalidade e matrícula

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

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

3. As marcas de nacionalidade e matrícula cabo-verdianas podem ser, igualmente, atribuídas às aeronaves que

operem mediante um contrato de locação, nos termos do qual o locatário assume a posição jurídica de explorador e desde que:

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

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

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

CAPÍTULO IV

Serviço de registo aeronáutico nacional

Artigo 64º

Natureza

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

Artigo 65º

Integração orgânica

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

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

Artigo 66º

Factos e actos sujeitos a registo

Estão sujeitos a registo no serviço de Registo Aeronáutico Nacional:

- a) As aeronaves, ainda que em construção;
- b) Os actos, contratos e as decisões judiciais que importem reconhecimento, constituição, aquisição, confirmação, divisão, transmissão, modificação ou extinção do direito de propriedade sobre aeronaves ou motores de aeronaves;
- c) As convenções de reserva de propriedade em actos ou contratos de alienação de aeronaves;
- d) As convenções de indivisão da compropriedade de aeronaves;
- e) A hipoteca sobre aeronaves e sobre motores de aeronaves e a sua modificação, transmissão e extinção ou do grau de prioridade do respectivo registo;
- f) A penhora, o arresto e o arrolamento de aeronaves ou de direitos sobre aeronaves, bem como quaisquer outros actos ou providências que afectem a sua livre disposição;

- g) O penhor, a penhora, o arresto e o arrolamento de créditos hipotecários e quaisquer actos ou providências que incidam sobre os mesmos créditos;
- h) A transmissão de créditos hipotecários;
- i) A cessão de bens aos credores, quando abranja aeronaves;
- j) As matrículas com as especificações adequadas para individualizar as aeronaves e os certificados de aeronavegabilidade;
- k) O encerramento de actividades, a inutilização ou a perda das aeronaves e as modificações substanciais que nelas sejam feitas;
- l) Os contratos de utilização de aeronaves;
- m) O estatuto ou contrato social e suas modificações, bem como o nome e o domicílio dos directores ou administradores e mandatários das sociedades proprietárias de aeronaves cabo-verdianas;
- n) Em geral, qualquer facto ou acto jurídico, contrato ou decisão judicial que possa constituir, modificar, transmitir ou extinguir uma situação jurídica relativamente a aeronaves;
- o) As acções que tenham por fim, principal ou acessório, o reconhecimento, a constituição, aquisição, confirmação, divisão, transmissão, modificação ou extinção de algum dos direitos referidos nas alíneas anteriores;
- p) As acções que tenham por fim, principal ou acessório, a reforma, a declaração de nulidade ou a anulação do registo ou do seu cancelamento relativamente a aeronaves ou motores de aeronaves;
- q) As decisões finais das acções referidas nas alíneas o) e p), logo que transitem em julgado;
- r) Os materiais de voo;
- s) Os demais factos ou actos jurídicos, contratos ou decisões previstos no presente Código e seus regulamentos.

Artigo 67°

Emissão de certificados

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

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

CAPÍTULO V

Hipoteca

Artigo 68°

Objecto

1. As aeronaves, ainda que em construção, são susceptíveis de hipoteca, desde que estejam matriculadas.

2. São, igualmente, susceptíveis de hipoteca os motores de aeronaves, desde que estejam registados, nos termos do presente Código e respectivo regulamento.

Artigo 69°

Conteúdo do documento constitutivo

1. O documento constitutivo da hipoteca deve conter:
 - a) O nome e o domicílio das partes;
 - b) A matrícula e o número de série da aeronave e das suas partes componentes;
 - c) Os seguros que cubram o bem hipotecado;
 - d) O montante do crédito garantido, os juros, o prazo do contrato e o lugar do pagamento convencionado.

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

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

Artigo 70°

Forma, registo e seus efeitos

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

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

Artigo 71°

Extensão

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

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

Artigo 72°

Gradação

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

Artigo 73°

Extensão do direito do credor hipotecário

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

Artigo 74º

Deveres do devedor na hipoteca de motores de aeronaves

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

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

Artigo 75º

Extinção

A hipoteca extingue-se, decorrido o prazo de 7 (sete) anos a contar da data do seu registo salvo se for renovada.

Artigo 76º

Legislação subsidiária

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

CAPÍTULO VI**Arresto**

Artigo 77º

Objecto

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

Artigo 78º

Registo e seus efeitos

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

Artigo 79º

Arresto de aeronave

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

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

CAPÍTULO VII**Privilégios creditórios**

Artigo 80º

Objecto

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

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

Artigo 81º

Registo e seus efeitos

1. O credor não pode fazer valer o seu privilégio creditório sobre a aeronave se o não tiver registado no prazo de 3 (três) meses a contar da data do termo das operações ou da conclusão dos actos ou serviços que o originaram.

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

Artigo 82º

Graduação

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

Artigo 83º

Ordem de graduação dos créditos com privilégio sobre aeronaves

Gozam de privilégio sobre aeronaves:

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

Artigo 84º

Ordem de graduação dos créditos com privilégio sobre viagens

1. Os créditos que dizem respeito a uma mesma viagem gozam de privilégio pela ordem estabelecida no artigo anterior.

2. Tratando-se de privilégios da mesma categoria, os créditos são cobrados na respectiva proporção.

3. Os créditos privilegiados da última viagem preferem os créditos das viagens precedentes.

Artigo 85º

Extensão do direito do credor

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

Artigo 86º

Extinção

1. Os privilégios creditórios extinguem-se apenas:

- a) Pela extinção da obrigação principal;
- b) Pela venda judicial da aeronave logo após se mostrarem satisfeitos os créditos privilegiados de melhor grau registados nos termos do nº 1 do artigo 81º.

2. Porém, os privilégios creditórios sobre a carga extinguem-se se a acção não for instaurada dentro do prazo de 15 (quinze) dias a contar da data da sua recepção pelo destinatário.

CAPÍTULO VIII

Abandono

Artigo 87º

Consequências do abandono

1. As aeronaves de nacionalidade cabo-verdiana ou estrangeira acidentadas ou imobilizadas de facto no território nacional ou nas suas águas jurisdicionais, bem como as suas partes ou despojos, consideram-se perdidos a favor do Estado cabo-verdiano, se o seu proprietário ou explorador não se apresentar para reclamá-los e retirá-los no prazo de 6 (seis) meses, a contar da data da sua notificação da ocorrência do acidente ou da imobilização.

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

Artigo 88º

Remoção

1. A Autoridade competente pode proceder à imediata remoção de aeronave ou suas partes ou despojos, quando representam um perigo para a aeronavegação, a infraestrutura aeronáutica, os meios de comunicação ou a sua permanência no lugar do acidente ou da imobilização possa provocar a sua deterioração.

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

TÍTULO V

PESSOAL AERONÁUTICO

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 89º

Certificado de idoneidade aeronáutica

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

Artigo 90º

Reconhecimento de certificados estrangeiros

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

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

Artigo 91º

Conceito de tripulação

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

Artigo 92º

Composição de tripulação

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

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

Artigo 93º

Direcção de aeródromo público

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

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

Artigo 94º

Direcção de aeródromos privados

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

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

Artigo 95º

Regulamentação

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

Artigo 96º

Legislação laboral aplicável

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

CAPÍTULO II

Comandante de aeronave

Artigo 97º

Designação

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

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

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

Artigo 98º

Responsabilidade

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

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

Artigo 99º

Funções e poderes gerais

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

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

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

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

Artigo 100º

Poder especial de alijamento

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

Artigo 101º

Funções técnicas

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

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

Artigo 102º

Funções de oficial público

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

2. Em caso de morte de um passageiro ou membro da tripulação, o comandante de aeronave deve tomar as

medidas de segurança necessárias em relação ao falecido e aos seus bens, entregando-os, mediante inventário, à autoridade competente na primeira escala.

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

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

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

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

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

Artigo 103º

Funções notariais

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

Artigo 104º

Funções comerciais

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

Artigo 105º

Obrigações em caso de perigo

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

TÍTULO VI

Explorador de aeronave

Artigo 106º

Conceito

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

Artigo 107°

Posição jurídica do proprietário

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

Artigo 108°

Registo da transmissão de exploração e seus efeitos

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

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

TÍTULO VII

CONTRATOS DE UTILIZAÇÃO

CAPÍTULO I

Locação

Artigo 109°

Definição

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

Artigo 110°

Forma, registo e efeitos

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

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

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

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

Artigo 111°

Obrigações do locador

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

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

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

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

Artigo 112°

Obrigações do locatário

1. Constituem obrigações do locatário:

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

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

CAPÍTULO II

Fretamento

Artigo 113°

Definição

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

Artigo 114°

Forma, registo e seus efeitos

1. O contrato de fretamento de aeronave deve constar de documento escrito.

2. Porém, o contrato de fretamento de aeronave, quando celebrado no estrangeiro e destinado a produzir efeitos em Cabo Verde, fica sujeito ao disposto no artigo 115° e no nº 2 do artigo 52°.

3. O contrato de fretamento de aeronave que tenha prazos superiores a 6 (seis) meses deve ser registado nos termos do presente Código e respectivo regulamento.

4. O contrato de fretamento de aeronave só produz efeitos em relação a terceiros, se for registado nos termos do presente Código e respectivo regulamento.

Artigo 115º

Lei aplicável às formalidades

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

Artigo 116º

Obrigações do fretador

São obrigações do fretador:

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

Artigo 117º

Obrigações do afretador

1. São obrigações do afretador:

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

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

CAPÍTULO III

Intercâmbio de aeronave

Artigo 118º

Definição

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

Artigo 119º

Forma e modalidades

1. Os contratos de intercâmbio de aeronaves devem revestir a forma escrita.

2. Porém, os contratos de intercâmbio de aeronaves, quando celebrados no estrangeiro e destinados a produzir efeitos em Cabo Verde, devem constar de documento autêntico ou autenticado nos termos do nº 2 do artigo 52º.

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

Artigo 120º

Registo e seus efeitos

1. O contrato de intercâmbio de aeronave deve, de igual modo, ser registado nos termos do presente Código

e respectivo regulamento, sempre que revestir a modalidade de locação ou fretamento por prazos superiores a 3 (três) meses.

2. O contrato de intercâmbio de aeronaves só produz efeitos em relação a terceiros, se for registado nos termos do presente Código e respectivo regulamento.

CAPÍTULO IV

Transferência das funções e obrigações do estado de matrícula

Artigo 121º

Condições

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

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

Artigo 122º

Efeitos da transferência

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

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

TÍTULO VIII

AERONÁUTICA COMERCIAL

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 123º

Âmbito

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

Artigo 124º

Definições

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

- a) “Transporte aéreo” toda a série de actos destinados a transportar pessoas ou coisas de um aeródromo para outro, por via aérea e em aeronaves;
- b) “Trabalho aéreo” toda a actividade comercial das aeronaves, seja qual for a forma que revista, incluindo o transporte de pessoas ou coisas a título complementar, desde que não seja um serviço de transporte aéreo;
- c) “Serviço de transporte aéreo regular” todo o serviço de transporte aéreo aberto ao uso público e sujeito a frequências, itinerários e horários pré-fixados, por forma a constituir uma série facilmente reconhecida como sistemática;
- d) “Serviço de transporte aéreo não regular” todo o serviço de transporte aéreo que não está sujeito a frequências, itinerários e horários pré-fixados, ainda que um determinado serviço seja prestado através de uma série de voos;
- e) “Serviço de transporte aéreo interno” todo o serviço de transporte aéreo que é prestado entre dois ou mais pontos do país;
- f) “Serviço de transporte aéreo internacional” todo o serviço aéreo que é prestado entre o território nacional e o de um Estado estrangeiro ou entre dois pontos do país quando tenha sido prevista uma escala intermédia no território de um Estado estrangeiro.

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

Artigo 125º

Condições gerais de exploração

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

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

3. As licenças e contratos de concessão de exploração dos serviços de transporte aéreo são atribuídos em relação a rotas aéreas determinadas ou regime de serviço público e por períodos não excedentes a 25 (vinte e cinco) anos, salvo se o contrário resultar de legislação especial.

4. As licenças e contratos previstos no número anterior podem ser prorrogados sucessivamente a solicitação do explorador ou por iniciativa da autoridade aeronáutica

ou da entidade concedente pelo prazo nunca superior ao inicialmente fixado, se entretanto, subsistirem razões de interesse público que motivaram a sua atribuição ou a celebração do respectivo contrato.

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

Artigo 126º

Princípio da proibição de transmissão das licenças e concessões

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

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

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

Artigo 127º

Condições de estabelecimento da actividade aéreo-comercial na ordem interna

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

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

Artigo 128º

Condições de estabelecimento da actividade aéreo-comercial na ordem internacional

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

Artigo 129º

Incentivos aos exploradores nacionais

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

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

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

Artigo 130º

Nacionalidade do pessoal aéro-navegante

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

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

Artigo 131º

Facilitação e segurança do transporte aéreo

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

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

CAPÍTULO II**Serviços de transporte aéreo interno**

Secção I

Exploração

Artigo 132º

Explorador

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

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

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

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

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

Artigo 133º

Capacidade do Explorador

1. Nenhuma licença administrativa, técnica ou concessão de exploração é atribuída ou contratualizada sem a comprovação prévia da capacidade jurídica, técnica e economico-financeira do explorador e da possibilidade de utilizar de forma adequada os aeródromos, serviços auxiliares e o material de voo a empregar.

2. Qualquer empresa habilitada a explorar serviços de transporte aéreo interno pela via da concessão deve entregar previamente à entidade concedente uma garantia pelo cumprimento das suas obrigações, nas condições e montantes que resultarem da contratualização da concessão.

Artigo 134º

Matricula das aeronaves

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

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

Artigo 135º

Normas técnicas e operacionais

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

Artigo 136º

Itinerários, frequências, capacidade, horários e tarifas

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

Artigo 137º

Acordos inter-empresas

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

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

Artigo 138º

Funcionamento, gestão, contabilidade e registo

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

2. O Governo regulamenta os requisitos a que devem obedecer os registos contabilísticos, a duração dos exercícios económicos e financeiros e a forma de apresentação de balanços, relatórios de gestão, contas do exercício e demais documentos de prestação de contas previstos na lei, bem como de demonstração de resultados.

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

Artigo 139º

Renovação de frotas

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

Artigo 140º

Fiscalização

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

Artigo 141º

Cessaçãõ de actividades

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

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

Artigo 142º

Exploração dos serviços não regulares

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

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

Secção II

Transporte de passageiros

Artigo 143º

Contrato

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

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

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

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

Artigo 144º

Prova do contrato

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

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

Artigo 145º

Efeitos de falta, irregularidade ou perda do bilhete de passagem

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

Secção III

Transporte de bagagens

Artigo 146º

Contrato

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

2. A etiqueta de bagagem deve conter:

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

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

Artigo 147°

Prova do contrato

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

Artigo 148°

Responsabilidade do transportador

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

Secção IV

Transporte de mercadorias

Artigo 149°

Contrato

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

2. A carta de porte deve indicar expressamente:

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

l) O prazo para o transporte e a indicação da rota, se tiverem sido previstos;

m) Que se trata de transporte aéreo.

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

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

Artigo 150°

Prova do contrato

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

Artigo 151°

Formas de expedição

1. A carta de porte pode ser expedida ao respectivo titular à ordem ou nominalmente.

2. A carta de porte deve ser expedida pelo expedidor em 3 (três) vias originais, devendo:

- a) A primeira via conter a indicação “para o transportador” e ser assinada pelo expedidor;
- b) A segunda via conter a indicação “para o expedidor” e ser assinada pelo transportador, com a prévia aceitação da carga;
- c) A terceira via conter a indicação “para o destinatário” e ser assinada pelo expedidor e pelo transportador.

3. A carta de porte pode ser substituída por qualquer outro meio, do qual conste a declaração do transporte que deva ser realizado.

Artigo 152°

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

A aceitação da mercadoria sem que tenha sido lavrada a carta de porte ou sem que esta contenha as indicações previstas nas alíneas a) a g) do nº 2 do artigo 149°, não afecta a existência, nem a validade do contrato, o qual fica sujeita às regras do presente Código.

Artigo 153°

Transporte combinado

1. Denomina-se transporte aéreo combinado de mercadorias, aquele que é realizado uma parte por aeronaves e outra por qualquer outro meio de transporte.

2. No transporte aéreo combinado de mercadorias, as condições relativas à parte transportada pelo meio de transporte que não seja aéreo podem ser especialmente fixadas e incluídas na carta de porte.

Secção V

Transporte de carga postal

Artigo 154º

Obrigatoriedade do transporte aéreo postal

1. Os exploradores de serviços de transporte aéreo regulares são obrigados a transportar a carga postal que se lhes atribua, nos limites da capacidade que lhes forem fixados, para cada tipo de aeronave, pela autoridade aeronáutica e pela autoridade postal.

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

Artigo 155º

Exploração exclusiva

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

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

Artigo 156º

Tarifas aplicáveis

1. As tarifas aplicáveis ao serviço de transporte aéreo de carga postal são aprovadas com a intervenção das autoridades aeronáuticas e postal, nos termos que forem estabelecidos em regulamento próprio.

2. A legislação postal regula, no que for aplicável, o serviço de transporte aéreo de carga postal, excepto quanto à responsabilidade, que rege-se pelo disposto no Título X deste Código.

CAPÍTULO III**Serviços de transporte aéreo internacional**

Artigo 157º

Princípios de política aéreo-comercial

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

- a) Aos transportadores aéreos nacionais devem ser garantidos o livre exercício dos direitos de sobrevoos e de aterragem técnica sem fins comerciais;
- b) A procura de transporte aéreo entre o país e um determinado Estado estrangeiro deve ser satisfeita, de preferência, com transportadores de ambos os países;
- c) A capacidade de transporte permitida aos transportadores de cada Estado, deve ser equitativa e corresponder às necessidades dos tráficos em-

barcados e desembarcados em cada um deles ou por razões de desenvolvimento nacional ou de interesse público;

- d) O critério previsto na alínea anterior deve, de igual modo, ser aplicado em relação aos tráficos realizados por qualquer transportador estrangeiro de terceiros países para Cabo Verde e vice-versa;
- e) Os tráficos regionais devem ser, preferencialmente, atendidos por transportadores cabo-verdianos e do país limítrofe ou regional a que os mesmos se referem, devendo, caso se mostrar necessário, ser estabelecidos regimes especiais através de tratados ou acordos bilaterais, multilaterais, regionais ou sub-regionais;
- f) A atribuição de qualquer direito aéreo-comercial a um transportador estrangeiro, além de fundar-se em necessidades que a justifique, deve ser condicionada à equitativa reciprocidade da parte do outro Estado para com Cabo Verde ou os transportadores cabo-verdianos;
- g) Na atribuição da capacidade de transporte aos transportadores de cada Estado deve ser tida em conta o interesse do utente;
- h) Na atribuição das licenças administrativas ou concessões aos transportadores cabo-verdianos ou estrangeiros, deve aplicar-se, de preferência, o princípio de múltipla designação;
- i) O desenvolvimento do transporte aéreo de mercadorias deve ser promovido de forma especial.

Artigo 158º

Exploradores nacionais

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

Artigo 159º

Representante legal de exploradores estrangeiros

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

Artigo 160º

Regulamentação dos processos de candidatura

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

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

Artigo 161º

Normas técnicas e operacionais

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

Artigo 162º

Itinerários, capacidade, frequências, horários e tarifas

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

Artigo 163º

Verificação prévia da documentação dos passageiros

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

Artigo 164º

Exploração de serviços não regulares

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

2. Para efeitos do disposto no número anterior, as licenças ou concessões não podem ser atribuídas por período superior a 1 (um) ano.

CAPÍTULO IV

Contrato de código compartilhado

Artigo 165º

Definição

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

Artigo 166º

Forma, aprovação e confidencialidade

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

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

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

Artigo 167º

Natureza da responsabilidade das partes

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

CAPÍTULO V

Trabalho aéreo

Artigo 168º

Condições

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

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

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

Artigo 169º

Dispensa de condições

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

Artigo 170º

Legislação aplicável

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

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

CAPÍTULO VI

Fiscalização

Artigo 171º

Entidade competente

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

Artigo 172º

Poderes gerais de fiscalização

Compete à autoridade aeronáutica, designadamente:

- a) Exigir o cumprimento das obrigações previstas nas licenças atribuídas e nas concessões de exploração, bem como das disposições contidas no presente Código, nas leis, nos regulamentos e nas demais normas aplicáveis.
- b) Exercer a fiscalização técnico-operacional, jurídica, económica e financeira do explorador;

- c) Suspender o exercício das actividades, quando considere que não foram cumpridas as condições de segurança operacional ou garantidos os riscos cuja cobertura seja legalmente obrigatória;
- d) Autorizar o reinício do exercício das actividades, uma vez sanadas as irregularidades e sempre que não constituem causa que motivam a revogação das licenças ou concessões atribuídas para a exploração de actividades aeronáuticas comerciais;
- e) Autorizar a interrupção dos serviços a pedido dos exploradores sempre que não afectem os motivos de necessidade e utilidade geral que motivaram a atribuição das licenças ou a contratualização das concessões;
- f) Imobilizar a aeronave sempre que o incumprimento das normas represente um risco para a segurança do voo, das pessoas e bens até que o mesmo seja totalmente eliminado;
- g) Proibir o emprego de material de voo que não ofereça segurança;
- h) Exigir que o pessoal aeronáutico possua as condições requeridas pelas disposições legais em vigor;
- i) Proibir o exercício dos privilégios outorgados por licenças, certificados, qualificações ou documentos, em caso de flagrante violação de deveres específicos contidos na lei ou em normas emitidas pela autoridade aeronáutica, até que a mesma seja totalmente eliminada;
- j) Autorizar às pessoas singulares ou colectivas a representar no país as empresas estrangeiras de transporte aéreo internacional que não operem no território cabo-verdiano e exercer a supervisão das mesmas, visando garantir o cumprimento das disposições legais e regulamentares que lhes sejam aplicáveis.

Artigo 173º

Cumprimento dos anexos técnicos da Convenção de Chicago de 1944

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

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

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

Artigo 174º

Obrigatoriedade de transporte gratuito de inspectores

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

CAPÍTULO VII

Caducidade, suspensão e revogação das licenças e condições

Artigo 175º

Causas

1. As licenças atribuídas por prazo determinado caducam com o vencimento deste.

2. Havendo ou não prazo de vencimento, a autoridade aeronáutica pode, a todo o tempo e nos termos e condições estabelecidos em regulamento, declarar a caducidade das licenças ou concessões atribuídas para a exploração de actividades aeronáuticas comerciais, suspendê-las ou revoga-las, se:

- a) O explorador não cumprir as obrigações a que esta sujeito;
- b) O serviço não for iniciado no prazo fixado na licença ou no contrato de concessão;
- c) O serviço for interrompido, parcial ou totalmente, sem causa justificativa ou sem autorização da autoridade aeronáutica;
- d) A empresa for declarada em estado de falência, liquidação ou dissolução por decisão judicial e no entendimento da autoridade aeronáutica ou, solicitado o seu concurso preventivo, não oferecer garantias adequadas para assegurar a prestação dos serviços;
- e) A licença ou concessão tenha sido transmitida ou cedida com violação do disposto no artigo 127º;
- f) Não tiver sido contratado o seguro para a cobertura dos riscos previstos no Título XIII e cumprido o disposto no nº 2 do artigo 133º.
- g) O explorador se opuser à fiscalização e inspecção previstas no presente Código e seus regulamentos para garantir adequadamente a segurança operacional;
- h) O explorador deixar de reunir os requisitos legais que deram origem a autorização ou concessão;
- i) O explorador, ao receber uma notificação da autoridade aeronáutica sobre incumprimento das disposições contratuais ou legais, não as corrigir ou sanar nos prazos estabelecidos nos contratos ou determinados pela autoridade aeronáutica.

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

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

TÍTULO IX

SISTEMAS INFORMATIZADOS DE RESERVAS

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 176°

Definições

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

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

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

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

g) “Apresentação neutra” toda a apresentação na tela de informação comprovada e registada por um sistema informatizado de reservas, que não esteja distorcida em relação à identidade dos transportadores participantes ou dos aeródromos correspondentes.

Artigo 177°

Propriedade

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

Artigo 178°

Princípios de utilização e efeitos da sua violação

1. A utilização dos sistemas informatizados de reservas no país é feita de forma imparcial, transparente e não discriminatória, por qualquer das partes neles envolvidas.

2. O não cumprimento do disposto no número anterior confere à parte lesada o direito de ser indemnizada.

Artigo 179°

Liberdade de troca de informações

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

Artigo 180°

Protecção de dados pessoais

1. Qualquer das partes envolvidas no funcionamento dos sistemas informatizados de reservas deve proteger, nos termos da respectiva legislação, a natureza confidencial dos dados pessoais que através deles recebam.

2. A autoridade aeronáutica autoriza, excepcionalmente, que os fornecedores de sistemas que operem no país tomem as medidas de protecção necessárias, nos casos em que não se aplique o princípio da reciprocidade num outro Estado ou num sistema informatizado de reservas instalado no exterior, sem que isso implique a violação das disposições do presente Código.

3. O não cumprimento do disposto nos números anteriores confere à parte lesada o direito de ser indemnizada.

Artigo 181°

Extensão do regime

1. As disposições do presente Título aplicam-se a todas as terminais SIR ou outros meios de entrada nos sistemas informatizados de reservas estabelecidos no país, seja qual for a nacionalidade do fornecedor do sistema ou a localização geográfica da fonte de informação utilizada ou da unidade central de informação correspondente.

2. As mesmas disposições aplicam-se, igualmente, aos sistemas informatizados de reservas estabelecidos em Cabo Verde que ofereçam informação, venda e distribuição de produtos de transporte aéreo para o país e o exterior.

CAPÍTULO II

Obrigações do fornecedor do sistema

Artigo 182°

Obrigações gerais na introdução de dados e sua apresentação na tela

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

Artigo 183°

Não discriminação e neutralidade

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

Artigo 184°

Imparcialidade

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

Artigo 185°

Não discriminação na prestação de serviços

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

Artigo 186°

Não exclusividade aos transportadores participantes

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

Artigo 187°

Não discriminação na oferta de serviços

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

Artigo 188°

Manipulação indevida de informações dos transportadores participantes

O fornecedor do sistema não deve manipular a informação fornecida pelos transportadores participantes por qualquer forma que possa induzir informações inexactas ou discriminatórias aos subscritores.

Artigo 189°

Igualdade e confidencialidade no fornecimento de informações

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

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

Artigo 190°

Igualdade e não discriminação aos subscritores na oferta de serviços

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

Artigo 191°

Transparência na cobrança de preços

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

Artigo 192°

Liberdade de utilização de tecnologias aos subscritores

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

Artigo 193°

Exactidão e não discriminação na introdução e apresentação de informações

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

Artigo 194°

Intervenção da autoridade aeronáutica

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

CAPÍTULO III

Obrigações dos transportadores participantes

Artigo 195°

Exactidão de informações ao fornecedor do sistema

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

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

Artigo 196°

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

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

Artigo 197°

Não exclusividade aos subscritores nas vendas

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

CAPÍTULO IV

Obrigações dos subscritores

Artigo 198°

Exactidão das informações introduzidas

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

Artigo 199°

Veracidade e não discriminação nas apresentações neutras

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

Artigo 200°

Manipulação de informações

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

CAPÍTULO V

Contrato SIR

Artigo 201°

Definição

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

Artigo 202°

Prazo

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

Artigo 203°

Cláusulas nulas

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

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

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

Artigo 204°

Transparência de preço

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

Artigo 205°

Obrigações do fornecedor do sistema

São obrigações do fornecedor do sistema:

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

Artigo 206°

Obrigações do subscritor

1. São obrigações do subscritor:

- a) Pagar o preço acordado com o fornecedor do sistema no âmbito do cumprimento das obrigações previstas no artigo anterior;
- b) Operar as terminais SIR de acordo com a forma indicada pelo fornecedor do sistema, sendo responsáveis pelo seu funcionamento e pela sua manipulação, perda ou deterioração;
- c) Utilizar com cuidado os equipamentos das terminais SIR instalados e comunicar ao fornecedor do sistema a ocorrência de qualquer dano ou perda dos mesmos;
- d) Restituir ao fornecedor do sistema os equipamentos das terminais SIR instalados no mesmo estado

de conservação em que foram recebidos, salvo as deteriorações normais decorrentes do seu correcto uso, no termo da sua utilização ou com a extinção do contrato.

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

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

Artigo 207º

Obrigações dos fornecedores do sistema, dos transportadores participantes e dos subscritores em relação aos utentes

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

Artigo 208º

Rescisão

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

TÍTULO X

RESPONSABILIDADE

CAPÍTULO I

Danos causados a passageiros, bagagens e mercadorias

Artigo 209º

Danos por morte ou lesão corporal e psíquica de passageiros

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

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

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

Artigo 210º

Danos a bagagens e mercadorias

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

2. Para efeitos do disposto no número anterior, o transporte aéreo compreende o período durante o qual as bagagens e mercadorias se encontram sob a responsabilidade do transportador, seja num aeródromo, a bordo de uma aeronave ou nas instalações do transportador e, em caso de aterragem fora de aeródromo, em qualquer outro lugar.

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

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

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

Artigo 211º

Danos causados pelo atraso

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

Artigo 212º

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

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

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

Artigo 213º

Cláusulas nulas

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

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

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

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

Artigo 214º

Montantes de indemnização

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

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 215°

Prazos de reclamação de avarias, perdas ou atrasos

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

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

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

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

Artigo 216°

Efeitos jurídicos da recepção de bagagens e mercadorias

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

Artigo 217°

Efeitos de reclamação fora de prazo

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

Artigo 218°

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

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

2. Em caso de interrupção de voo, o passageiro tem direito ao reembolso da parte proporcional do preço da passagem pelo percurso não realizado e da parte ou partes da viagem já efectuadas se o voo já não se justificar em relação ao plano inicial de viagem, cumulativamente, nos casos em que se justifique, um voo gratuito de regresso ao ponto de partida, ao reencaminhamento, em condições de transportes equivalentes, para o seu destino final, e ainda, ao pagamento das despesas ordinárias de deslocação, alimentação, alojamento e comunicação, desde o lugar da aterragem até o lugar mais próximo que lhe permita continuar a viagem, no prazo e forma determinados no respectivo regulamento.

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

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

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

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

Artigo 219°

Direitos do passageiro em caso de excesso de reservas

1. Se o transportador efectuar reservas para uma determinada viagem em número que exceda a capacidade da aeronave, os passageiros que, tendo as suas reservas confirmadas, não puderam embarcar-se devido a esse facto, têm direito de, à sua escolha, efectuar a viagem no voo seguinte e na mesma rota que o mesmo transportador tiver que realizar ou ser embarcado no primeiro voo semelhante de um outro transportador que fizer a mesma rota, ou ainda, a receber o reembolso da parte proporcional do preço da passagem pelo percurso não realizado e da parte ou partes da viagem já efectuadas se o voo já não se justificar em relação ao plano inicial de viagem, cumulativamente, nos casos em que se justifique, um voo gratuito de regresso ao ponto de partida, no prazo e forma determinados no respectivo regulamento.

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

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

Artigo 220°

Falta ou atraso do passageiro ao embarque

1. O passageiro que não se apresentar ou chegar tarde ao embarque para o qual foi feita a reserva e emitido o respectivo bilhete de passagem ou interromper a viagem, a menos que haja cancelado a reserva do voo contratado, com pelo menos vinte e quatro horas de antecedência à hora prevista para a saída do mesmo, não tem o direito de exigir a devolução, total ou parcial, do preço.

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

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

Artigo 221°

Âmbito de responsabilidade no transporte aéreo de pessoas

No transporte de pessoas, a responsabilidade do transportador pelos danos comprovados pelo lesado ou seus herdeiros ou por terceiros com direito de a exigir é a que se vier a estabelecer no respectivo regulamento, salvo se por decisão judicial ou arbitral se fixar um montante maior.

Artigo 222°

Cumulação de responsabilidade

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

Artigo 223°

Exclusão ou atenuação de responsabilidade

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

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

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

Artigo 224°

Exoneração de responsabilidade

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

Artigo 225°

Facto indesculpável

O transportador não pode invocar as disposições deste Capítulo para se exonerar da sua responsabilidade, quando o dano causado derivar de facto doloso ou negligente indesculpável dele ou de seus trabalhadores ou agentes, actuando no exercício das suas funções.

Artigo 226°

Transporte sucessivo e combinado

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

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

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

- a) O expedidor, contra o primeiro transportador;
- b) O destinatário ou quem tenha o direito à entrega, contra o último transportador;
- c) O expedidor e o destinatário ou quem tenha o direito à entrega, contra o transportador que efectuar o transporte durante o qual tenha ocorrido a destruição, avaria ou o atraso.

4. Os transportadores referidos no número anterior são responsáveis solidariamente perante o expedidor, o destinatário ou quem tenha o direito à entrega das bagagens e mercadorias.

5. Nos casos de transporte sucessivo ou combinado realizado uma parte por aeronaves e outra parte por qualquer outro meio de transporte, as disposições do presente Código apenas se aplicam ao transporte aéreo

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

Artigo 227º

Avaria comum

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

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

Artigo 228º

Responsabilidade do transportador de facto

1. Se o transporte aéreo for contratado por um transportador e efectuado por outro, a responsabilidade de ambos perante o utente contratante é regulada pelas disposições do presente Capítulo.

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

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

CAPÍTULO II

Danos causados no transporte gratuito de pessoas

Artigo 229º

Responsabilidade do transportador

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

Artigo 230º

Responsabilidade do explorador de aeronave

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

CAPÍTULO III

Danos causados a terceiros à superfície

Artigo 231º

Causas de responsabilidade

1. Quem sofrer danos em terra causados por uma aeronave em voo ou pelo seu barulho anormal ou, ainda,

por pessoas ou coisas caídas ou delas atiradas tem direito à sua reparação, nas condições fixadas no presente Capítulo.

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

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

Artigo 232º

Titular da responsabilidade

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

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

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

Artigo 233º

Âmbito de responsabilidade

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

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

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

Artigo 234º

Exclusão ou atenuação de responsabilidade

1. Não há lugar à reparação, se os danos causados a terceiros em terra não forem a consequência directa dos factos referidos no número 1 do artigo 231º.

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

CAPÍTULO IV

Abalroamento aéreo

Secção I

Disposições gerais

Artigo 235º

Conceitos

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

2. Considera-se que uma aeronave está em movimento, quando:

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

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

Artigo 236°

Danos resultados do abalroamento aéreo

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

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

Secção II

Danos causados a aeronaves, pessoas e bens a bordo

Artigo 237°

Responsabilidade

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

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

3. Nos casos de concorrência de culpa, a responsabilidade dos exploradores é solidária, sem prejuízo do direito de regresso daquele que pagou uma quantia superior àquela que lhe competia contra o co-autor ou co-autores dos danos.

Artigo 238°

Extensão e limites de responsabilidade

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

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

Artigo 239°

Exoneração de responsabilidade

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

2. Porém, o explorador de aeronave não pode invocar o disposto no número anterior, quando os danos causados derivam do seu dolo ou do dolo de seus trabalhadores ou agentes, actuando no exercício das suas funções.

Secção III

Danos causados a terceiros a superfície

Artigo 240°

Responsabilidade

1. Os exploradores de aeronaves respondem solidariamente pelos danos causados a terceiros em terra em virtude do abalroamento aéreo de duas ou mais aeronaves em voo, nos termos previstos no Capítulo III do presente Título.

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

Artigo 241°

Direito de regresso

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

2. Se o abalroamento aéreo for provocado por culpa de uma das aeronaves, o explorador da aeronave não culpada tem o direito de regresso contra o explorador da aeronave culpada em relação ao valor das indemnizações que for obrigado a pagar por causa da solidariedade.

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

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

5. O explorador de aeronave não pode exercer o seu direito de regresso, se não fizer a comunicação a que se refere o número anterior no prazo nele estabelecido.

CAPÍTULO V

Explorador de aeródromo

Artigo 242°

Causa de responsabilidade

1. O explorador de um aeródromo público é responsável perante os proprietários e exploradores pelos danos causados às respectivas aeronaves, por:

- a) Incumprimento ou cumprimento parcial ou defeituoso das obrigações assumidas nos casos

de hangaragem, guarda ou estacionamento das mesmas;

- b) Defeitos ou mau estado do aeródromo ou das suas pistas e instalações, quando as referidas aeronaves forem utilizadas em actividades especificamente aeronáuticas;
- c) Falta de cumprimento ou cumprimento parcial, defeituoso ou tardio das suas tarefas ou por parte dos seus dependentes.

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

Artigo 243º

Interpretação dos contratos de adesão

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

CAPÍTULO VI

Órgão de controlo de trânsito aéreo

Artigo 244º

Responsabilidade

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

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

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

- a) O pleno ressarcimento dos danos materiais e morais causados às pessoas, em virtude da prática de actos ou omissões dolosos ou negligentes, por parte do seu pessoal no exercício das suas funções e na esfera das suas competências;
- b) O pleno ressarcimento dos prejuízos sofridos pelos exploradores ou transportadores, tratando-se de danos causados às aeronaves.

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

5. A responsabilidade é repartida na proporção da gravidade da respectiva culpa e nos termos que forem apreciados e decididos por acordo ou decisão judicial,

quando os danos causados forem devidos à culpa reiterada da vítima e do pessoal do órgão de controlo de trânsito aéreo ou destes e dos transportadores de aeronaves.

Artigo 245º

Presunção e prova da culpa

1. Presume-se que há culpa do órgão de controlo de trânsito aéreo, quando a vítima ou o transportador ou os transportadores lesados provarem que os danos resultaram da falha dos equipamentos electrónicos ou mecanismos automáticos das comunicações, salvo se aquele demonstrar que o seu pessoal tomou todas as medidas regulamentares e possíveis para evitar a falha.

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

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

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

Artigo 246º

Exclusão de responsabilidade

A responsabilidade dos órgãos de controlo de trânsito aéreo é excluída, se os danos causados forem devidos a caso fortuito ou força maior, a facto de terceiro ou culpa da vítima ou, ainda, a inexactidão de uma informação fornecida por um outro órgão semelhante que apenas se limitaram a transmitir, desde que provem que tomaram todas as providências necessárias para evitar tais danos ou que lhes foi impossível tomá-las.

Artigo 247º

Legitimidade activa e passiva

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

CAPÍTULO VII

Construtor de aeronaves

Artigo 248º

Responsabilidade

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

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

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

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

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

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

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

Artigo 249°

Modificações posteriores

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

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

Artigo 250°

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 251°

Interpretação dos contratos de adesão

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

CAPITULO VIII

Trabalho aéreo

Artigo 252°

Responsabilidade

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

- a) Ao seu comitente em consequência do incumprimento ou cumprimento parcial, defeituoso ou tardio das suas obrigações contratuais;
- b) A terceiros em terra, em consequência ou por causa do trabalho realizado;
- c) Ao seu co-contratante em consequência de incumprimento ou cumprimento parcial, defeituoso ou tardio das suas obrigações contratuais.

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

Artigo 253°

Interpretação dos contratos de adesão

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

Artigo 254°

Aplicação de outras normas ao contrato de trabalho aéreo

São aplicáveis ao contrato de trabalho aéreo, com as necessárias adaptações, as disposições dos artigos 211°, 213°, nºs 1 e 2, 223°, nºs 1 e 2, 225°, 231°, nº.1 e 234°, nº.2.

TÍTULO XI

BUSCA E SALVAMENTO

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Artigo 255°

Natureza

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

Artigo 256°

Competência

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

Artigo 257°

Regime aplicável em casos de participação de meios rodoviários ou marítimos

As disposições do presente Título são também aplicáveis aos casos de busca e salvamento de aeronaves

realizados pelos meios rodoviários ou marítimos salvaguardando as competências e a coordenação com as demais entidades competentes.

CAPÍTULO II

Direitos e obrigações de exploradores de aeronaves

Artigo 258°

Obrigações

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

Artigo 259°

Direito à indemnização

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

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

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

Artigo 260°

Direito à remuneração

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

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

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

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

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

Artigo 261°

Indemnização e remuneração em caso de aeronaves pertencentes ao mesmo explorador

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

CAPÍTULO III

Direitos e obrigações de exploradores de aeronaves

Artigo 262°

Obrigações

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

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

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

Artigo 263°

Isenção de obrigações

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

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

Artigo 264°

Direito à remuneração

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

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

TÍTULO XII

Investigação de acidentes e incidentes de aviação

Artigo 265°

Competência

1. Qualquer acidente ou incidente grave de aviação é investigado por uma entidade responsável pela investigação de acidentes de Aviação, a ser criado pelo respectivo regulamento, e actua de conformidade com as normas e os processos estabelecidos para o efeito, a fim de determinar as suas causas e adoptar as medidas que visam evitar a sua repetição.

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

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

Artigo 266

Obrigação de informar

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

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

Artigo 267º

Obrigação de vigilância

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

Artigo 268º

Obrigação de prestar declarações

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

Artigo 269º

Obrigações de relatar e sujeição a exame

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

Artigo 270º

Obrigação de sujeição à investigação técnica

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

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

Artigo 271º

Remoção e liberação da aeronave e objecto

A remoção ou liberação da aeronave, dos elementos afectados e dos objectos que possam ter concorrido para provocar o acidente só pode ser feita ou ordenada com o consentimento da entidade responsável pela investigação de acidentes de Aviação e após prévia autorização da autoridade judiciária.

Artigo 272º

Acções judiciais e intervenções policiais

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

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

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

TÍTULO XIII

Seguros

Artigo 273º

Seguro obrigatório de pessoal a bordo

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

Artigo 274º

Seguro obrigatório de responsabilidade por danos

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

Artigo 275º

Seguros de exploradores nacionais

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

Artigo 276º

Seguros de aeronaves estrangeiras

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

Artigo 277º.

Seguros regulados por tratados ou acordos internacionais

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

Artigo 278º

Cláusulas nulas

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

Artigo 279º

Âmbito temporal dos seguros obrigatórios

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

Artigo 280º

Responsabilidade do segurador

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

Artigo 281º

Responsabilidade do Estado Cabo-verdiano

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

TÍTULO XIV

OUTRAS ACTIVIDADES AERONÁUTICAS

CAPÍTULO I

Aeroclube

Artigo 282º

Conceito de Aeroclube

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

Artigo 283º

Actividades aéreas

1. A autoridade aeronáutica pode autorizar aos aeroclubes a realizar, em qualquer parte do país onde a

necessidade pública o exigir, as seguintes actividades aéreas próprias do trabalho aéreo:

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

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

Artigo 284º

Condições de licenciamento de actividades

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

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

CAPÍTULO II

Outras actividades

Artigo 285º

Condições de habilitação

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

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

TÍTULO XV

FISCALIZAÇÃO

Artigo 286º

Competência

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

Artigo 287°

Dever de actuar

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

Artigo 288°

Obrigaçãõ de comunicaçãõ à autoridade aeronáutica

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

Artigo 289°

Providências em casos de detençãõ ou prisãõ

1. Quando houver detençãõ ou prisãõ de membros da tripulaçãõ de uma aeronave que estiver a prestar serviços de transporte aéreo, a autoridade que ordenar a medida deve tomar imediatamente as providências necessárias para possibilitar a continuaçãõ do voo.

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

Artigo 290°

Apreensãõ de substâncias ou coisas perigosas

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

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

Artigo 291°

Auxílio da força pública

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

Artigo 292°

Entrega e guarda de aeronave

Em qualquer acção em que se deva proceder a entrega, a guarda ou o depósito de uma aeronave, os mesmos de-

vem ser feitos à autoridade aeronáutica, officiosamente ou a seu pedido, sem prejuízo dos direitos legítimos de terceiros.

TÍTULO XVI**CONTRA-ORDENAÇÕES E CRIMES****CAPÍTULO I****Contra-ordenações**

Artigo 293°

Regime aplicável

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

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

Artigo 294°

Sanções

1. Às contra-ordenações previstas no artigo anterior podem ser aplicadas coimas de 10.000\$00 (dez mil escudos) a 10.000.000\$00 (dez milhões de escudos).

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

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

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

4. Sem prejuízo de outros casos permitidos pela lei e tendo sempre em conta as circunstâncias previstas no

número anterior, pode, também, ser aplicada, no mesmo processo, quando a coima não for paga no prazo fixado:

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

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

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

Artigo 295º

Competência

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

Artigo 296º

Processo

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

- a) Nos casos de concurso de crime e contra-ordenação, a autoridade aeronáutica mantém a competência prevista no artigo anterior, devendo, no entanto, extrair cópia de todo o processo que envia ao Ministério Público no prazo máximo de 24 (vinte e quatro) horas.

- b) No caso previsto na alínea anterior, o Ministério Público não deduz acusação por contra-ordenação.

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

CAPÍTULO II

Crimes

Artigo 297º

Apoderamento ilícito de aeronaves

1. Quem perturbar o comando de uma aeronave em voo, se apoderar dela ou exercer o seu comando, é punido com pena de prisão de 5 (cinco) a 12 (doze) anos.

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

3. Se o agente for elemento da tripulação, a pena de prisão aplicável é de 7 (sete) a 12 (doze) anos.

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

Artigo 298º

Atentado contra aeronave em voo e a sua segurança

1. Quem atentar contra a integridade de aeronaves em voo ou enquanto se realizam as operações imediatamente anteriores ou posteriores ao voo, é punido com pena de prisão de 2 (dois) a 8 (oito) anos.

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

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

3. Se o agente for elemento da tripulação, a pena de prisão aplicável é de 4 (quatro) a 8 (oito) anos.

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

Artigo 299º

Atentado contra a segurança de aeronaves interceptadas em voo

1. Quem praticar qualquer facto adequado a colocar em perigo a segurança dos ocupantes de aeronaves em voo, quando interceptadas, é punido com pena de prisão de 1 (um) a 5 (cinco) anos.

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

Artigo 300º

Atentado contra a segurança da aviação civil

1. É punido com pena de prisão de 1 (um) a 5 (cinco) anos, aquele que cometer qualquer:

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

2. Se, em consequência dos factos previstos no número anterior, resultar acidente ou lesão, a pena de prisão aplicável é de 2 (dois) a 8 (oito) anos e, se resultar a morte, de 4 (quatro) a 12 (doze) anos.

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

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

Artigo 301°

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

1. Quem conduzir ou fizer conduzir aeronaves em voo, não estando em condições de o fazer em segurança, nomeadamente por estar sob influência de drogas tóxicas, bebidas alcoólicas, estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, ou violando grosseiramente as regras de condução, criando, por esse facto, perigo efectivo para a vida ou para a integridade física de outrem ou para bens patrimoniais alheios de elevado valor, é punido com pena de prisão de 1 (um) a 4 (quatro) anos.

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

Artigo 302°

Condução e utilização ilícitas de aeronaves

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

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

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

Artigo 303°

Autorização indevida de entrada, sobrevoo e saída de explosivos através de aeronaves

1. Quem autorizar ou permitir indevidamente a entrada no território nacional ou nas suas águas territoriais,

bem como o sobrevoo ou a saída destes, de qualquer espécie de explosivos através de aeronaves, é punido com pena de prisão de 6 (seis) meses a 3 (três) anos.

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

Artigo 304°

Transporte proibido

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

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

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

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

Artigo 305°

Eliminação ou adulteração de marcas de nacionalidade e matrícula de aeronaves

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

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

Artigo 306°

Identificação falsa de aeronaves

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

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

Artigo 307°

Aceitação ou certificação de identificação falsa de aeronaves

1. Quem aceitar ou certificar a identificação falsa de uma aeronave perante os serviços de trânsito aéreo, é punido com pena de prisão de 6 (seis) meses a 3 (três) anos.

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

Artigo 308º

Autorização ilícita de voos

1. Quem autorizar voos, sabendo da eliminação ou adulteração das marcas de nacionalidade ou de matrícula de aeronaves ou for cúmplice dessa eliminação ou adulteração, é punido com pena de prisão de 6 (seis) meses a 3 (três) anos.

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

Artigo 309º

Sobrevoo de zonas de proibição ou restrição de trânsito aéreo e recusa de aterragem forçada

Quem conduzir ou fizer conduzir uma aeronave sobre zonas de proibição ou restrição de trânsito aéreo ou não acatar a ordem de aterrar num aeródromo cabo-verdiano indigitado pela autoridade aeronáutica, é punido com pena de prisão de 2 (dois) a 6 (seis) anos.

Artigo 310º

Cruzamento ilícito da fronteira aérea

Quem, conduzindo ou fazendo conduzir uma aeronave, atravessar a fronteira aérea do país por lugares distintos dos estabelecidos pela autoridade aeronáutica ou desviar ou fizer desviar uma aeronave das rotas aéreas fixadas para a entrada ou saída do território nacional ou das suas águas territoriais, é punido com pena de prisão de 6 (seis) meses a 2 (dois) anos.

Artigo 311º

Exercício ilícito de funções aeronáuticas

1. Quem exercer qualquer função relacionada com a aeronáutica civil sem o respectivo certificado de idoneidade ou decorridos seis meses após o termo do prazo de sua validade ou, ainda, tenha sido inabilitado para o seu exercício, é punido com a pena de prisão de 1 (um) a 4 (quatro) anos.

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

Artigo 312º

Incumprimento do dever de socorro aeronáutico

São punidos com pena de prisão de 6 (seis) a 18 (dezoito) meses, o explorador ou comandante de aeronave e os demais elementos da tripulação que:

- a) Não colaborarem nas operações de busca de uma ou mais aeronaves perdidas, quando tal colaboração for solicitada pela autoridade competente;

b) Não prestarem ajuda a outra aeronave em perigo, a pedido desta ou a solicitação da autoridade competente;

c) Não colaborarem no salvamento de pessoas ou bens, a pedido da aeronave em perigo ou acidentada ou a solicitação da autoridade competente.

Artigo 313º

Funcionamento ilícito de sistema informatizado de reserva (SIR)

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

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

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

Artigo 314º

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

1. O subscritor de um sistema informatizado de reservas que, por si ou por interposta pessoa, tenha causado prejuízos aos utentes, induzindo-os a adquirir um determinado produto de transporte aéreo por meio de oferta ou fornecimento de informações falsas ou distorcidas, é punido com pena de prisão de 6 (seis) meses a 3 (três) anos.

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

Artigo 315º

Condenação cumulativa em sanções acessórias

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

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

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

- b) Nos casos previstos no artigo 312º;
- c) Nos casos previstos no artigo 298º, se o autor for membro da tripulação.

Artigo 316º

Pena acessória de expulsão

Sem prejuízo do disposto na legislação penal e na lei que regula a situação jurídica do estrangeiro no território nacional, pode ser aplicada a pena acessória de expulsão ao estrangeiro condenado por qualquer dos crimes previstos nos artigos 297º a 301º.

TÍTULO XVII

PRESCRIÇÃO

Artigo 317º

Prazo de prescrição das acções de regresso contra o explorador de aeronaves

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

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

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

Artigo 318º

Prazos de prescrição de 2 (dois) anos

1. É, de igual modo, de 2 (dois) anos, o prazo de prescrição das acções:

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

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

- a) Da chegada ao destino;
- b) Do dia em que a aeronave deveria ter chegado ao destino;

c) Do dia em que o percurso foi interrompido ou terminou;

d) Da declaração de morte presumida do ausente.

3. Nas situações previstas na alínea b) do nº 1, o prazo de prescrição conta-se a partir do dia da ocorrência do facto, porém, se a pessoa lesada não tiver conhecimento do dano ou da identidade do seu responsável, o prazo de prescrição começa a correr desde o dia em que pôde ter esse conhecimento, não podendo, contudo, exercer, em caso algum, os 3 (três) anos a contar do dia em que o dano foi causado.

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

5. Nas situações previstas na alínea d) do nº 1, o prazo de prescrição conta-se a partir da data da ocorrência do acidente ou em que o lesado tomar conhecimento da lesão sofrida.

6. Nos casos previstos na alínea e) do nº 1, o prazo de prescrição conta-se a partir da data da utilização dos serviços e, se estes não forem prestados, da celebração do contrato de transporte.

Artigo 319º

Prazos de prescrição de 3 (três) anos

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

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

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

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

Artigo 320º

Prazos de prescrição de outras acções e das sanções

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

TÍTULO XVIII

DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

Artigo 321º

Autoridade aeronáutica

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

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