



DIÁRIO

da Assembleia Nacional

X LEGISLATURA (2014 – 2018)

5.^a SESSÃO LEGISLATIVA

SUMÁRIO

	Págs.
Lei de Alteração à Lei N.º 1/2009, de 28 de Janeiro – Código Aeronáutico	505
Anexo	510
Relatório da análise e votação na especialidade do Projecto de Lei n.º 08/X/2016 – Alteração à Lei n.º 1/2009, de 28 de Janeiro – Código Aeronáutico.....	564
Carta do Ministro da Presidência do Conselho de Ministros e dos Assuntos Parlamentares ao Presidente da Assembleia Nacional	564
Proposta de lei n.º 15/X/5. ^a /2016 – Lei de Base do Sistema Nacional de Planeamento	565

Lei de Alteração à Lei n.º 1/2009, de 28 de Janeiro – Código Aeronáutico**Preâmbulo**

Considerando que o Código Aeronáutico constituiu uma das grandes apostas do Estado São-tomense, tendo em vista a modernização da legislação atinente ao sector da Aeronáutica Civil;

Considerando ainda que o referido Código criado ao abrigo da Lei n.º 1/ 2009, de 28 de Janeiro preconiza um processo de avaliação e alteração bianual que até hoje nunca foi efectuado;

Reconhecida a necessidade de alterar a Lei n.º 01/2009, que devia ter sido objecto de rectificações nos termos e prazos legais, com vista a dissipar eventuais interpretações desacertadas das suas disposições normativas e permitindo uma melhor análise e aplicação por parte dos seus utilizadores;

Tornando-se necessário um quadro regulador das relações jurídicas aeronáuticas que imprima autonomia e integralidade ao processo de desenvolvimento da aviação civil em São Tomé e Príncipe.

A Assembleia Nacional decreta nos termos da alínea b) do artigo 97.º da Constituição, o seguinte:

Artigo 1.º**Alteração à Lei nº 1/2009, de 28 de Janeiro**

1. Os artigos 18.º, 41.º, 80.º, 122.º, 126.º, 132.º, 173.º, 174.º, 176.º, 215.º, 221.º, 257.º, 266.º, 269.º, 271.º, 272.º, 273.º, 288.º, 289.º, 295 e 296.º do Código Aeronáutico de São Tomé e Príncipe, aprovado pela Lei n.º 1/2009, de 28 de Janeiro, passam a ter a seguinte redacção:

«Artigo 18.º

[...]

1. Nenhuma aeronave pode operar sem o mínimo de equipamento exigido.
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 pela Autoridade de Aviação Civil.

Artigo 41.º

[...]

1. [...];
2. Os serviços de tráfego aéreo devem ser habilitados nos termos do respectivo regulamento pela Autoridade de Aviação Civil, devendo esta fixar o regime e as condições do seu funcionamento.

Artigo 80.º

[...]

Só pode ser ordenada a imobilização de uma aeronave:

- a) [...];
- b) [...];
- c) [...];
- d) Para garantir a cobrança de créditos pelos serviços acessórios ou complementares prestado à mesma.

Artigo 122.º

[...]

1. [...];
2. Quando uma aeronave com matrícula estrangeira seja explorada em território nacional, por utilizadores que tenham a sede principal ou residência permanente em São Tomé e Príncipe, mediante contratos de utilização ou acordos similares, o Estado de São Tomé e Príncipe, 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 126.º

[...]

1. A exploração de qualquer actividade comercial aérea requer uma licença técnica e uma administrativa ou contrato de concessão, os quais devem constar as condições de atribuição, suspensão ou revogação nos termos das disposições do presente Código e respectivos regulamentos e demais legislação;
2. [...];

3. [...];
4. [...];
5. [...];

Artigo 132.º

[...]

1. [...];
2. [...];
3. [...];
4. Para a protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita, o Estado São-tomense assume a aplicação das Normas e na medida do possível as Práticas Recomendadas nos Anexos 9 e 17 à Convenção de Chicago, relativa à Aviação Civil Internacional.
5. [...];
6. Para o cumprimento das Normas e Práticas Recomendadas dos Anexos 9 e 17 à Convenção de Chicago, devem ser criado o Programa Nacional de Facilitação (PNF) e Programa Nacional de Segurança de Aviação Civil (PNSAC), respectivamente.

Artigo 173.º

[...]

Compete à Autoridade de Aviação Civil, designadamente:

- 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 operativa ou garantidos os riscos cuja cobertura seja legalmente obrigatória;
- d) [...];
- e) [...];
- f) [...];
- g) Exigir que o pessoal aeronáutico possua as condições requeridas pelas disposições legais em vigor;
- h) 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 de Aviação Civil, até que a mesma seja totalmente saneada;
- i) Autorizar às pessoas singulares ou colectivas a representar no país as empresas estrangeiras de transporte aéreo internacional que não operem no território são-tomense e exercer a supervisão das mesmas, visando garantir o cumprimento das disposições legais e regulamentares que lhes sejam aplicáveis.

Artigo 174.º

[...]

1. [...];
2. Para efeitos do disposto no número anterior, a Autoridade de Aviação Civil deverá emitir, emendar, aprovar e publicar os Regulamentos da Aviação Civil de São Tomé e Príncipe, abreviadamente designados por RAC- STP, e todos aqueles que forem necessários para a adequada aplicação deste Código bem como das suas sucessivas modificações.
3. Sem prejuízo do disposto nos números anteriores a Autoridade de Aviação Civil pode conceder isenções aos regulamentos, salvaguardando a segurança e o interesse público.

Artigo 176.º

[...]

1. [...];
2. Havendo ou não prazo de vencimento, a Autoridade de Aviação Civil 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 de aviação comercial, suspendê-las ou revogá-las, se:
 - a) [...];
 - b) O serviço for interrompido, parcial ou totalmente, sem causa justificativa ou sem autorização da Autoridade de Aviação Civil;
 - c) A empresa for declarada em estado de falência, liquidação ou dissolução por entendimento da Autoridade de Aviação Civil, por decisão judicial ou, solicitado o seu concurso preventivo, não oferecer garantias adequadas para assegurar a prestação dos serviços;
 - d) [...];
 - e) [...];

- f) O explorador se opuser à fiscalização e inspecção previstas no presente Código e seus regulamentos para garantir adequadamente a segurança operacional;
- g) O explorador deixar de reunir os requisitos legais que deram origem a autorização ou concessão;
- h) O explorador, ao receber uma notificação da Autoridade de Aviação Civil sobre incumprimento das disposições contratuais ou legais, não as corrigir ou sanar nos prazos estabelecidos nos contratos ou determinados pela Autoridade de Aviação Civil.

Artigo 215.º

[...]

1. No transporte aéreo de pessoas, o transportador paga, a título de adiantamento, às pessoas legitimadas a pleitear indemnização, a soma equivalente a 25% (vinte e cinco por cento) do valor total da indemnização devida, no prazo e forma determinados, o montante que se vier a estabelecer no respectivo regulamento não sendo este montante 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 221.º

[...]

1. O passageiro que chegar tarde ou não se apresentar 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. O previsto no número anterior não se aplica, se a aeronave partir com todos os lugares ocupados, devendo o transportador reembolsar 80% (oitenta por cento) do valor do bilhete de passagem ao passageiro.
3. Nos casos dos passageiros de 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.

Artigo 257.º

[...]

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 266.º

[...]

1. Qualquer acidente ou incidente grave de aviação civil é investigado pela autoridade responsável pela investigação de acidentes de aviação, de conformidade com as normas e os processos estabelecidos para o efeito, com o único objectivo de determinar as suas causas e adoptar as medidas que visem evitar a sua repetição.
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 de aviação civil de acordo com os respectivos regulamentos.

Artigo 269.º

[...]

Qualquer pessoa é obrigada a prestar declarações perante as entidades responsáveis pela investigação de acidentes e incidentes de aviação em tudo quanto esteja relacionado com a investigação de acidentes e incidentes de aviação.

Artigo 271.º

[...]

1. [...];
2. [...];

3. Os aeródromos e aeroportos nacionais, públicos e privados onde ocorram acidentes e incidentes, ficam sujeitos a investigação técnica prevista nos tratados internacionais.
4. Os membros das entidades responsáveis pela prevenção e investigação de acidentes e incidentes de aviação têm acesso, sem restrição aos aeródromos e aeroportos nacionais, públicos e privados onde ocorram acidentes e incidentes de aviação.

Artigo 272.º

[...]

A remoção ou libertação da aeronave, dos elementos afectados e dos objectos que possam ter concorrido para provocar o acidente ou incidente só pode ser autorizada:

- a) Quando se tratar de acidentes ou incidentes graves, pela entidade responsável pela prevenção e investigação de acidentes e incidentes graves de aviação;
- b) Quando se tratar de incidentes, pela Autoridade de Aviação Civil.

Artigo 273.º

[...]

1. A intervenção das entidades responsáveis pela prevenção e investigação de acidentes e incidentes 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 da autoridade judiciária ou policial deve ser previamente concertada com as entidades responsáveis pela prevenção e investigação de acidentes e incidentes de aviação.

Artigo 288.º

Competência e funções de fiscalização

1. [...];
2. Os trabalhadores da Autoridade de Aviação Civil, os respectivos mandatários, bem como as pessoas ou entidades qualificadas devidamente credenciadas que desempenhem funções de fiscalização, quando se encontrem no exercício das suas funções, são equiparados a agentes de autoridade e gozam, nomeadamente, das seguintes prerrogativas:
 - a) Acesso ilimitado e sem restrições e inspeccionar, a qualquer hora e sem necessidade de aviso prévio, aeronaves, aeródromos, instalações de serviços de navegação aérea, hangares, organismos de manutenções certificados, *ateliers*, áreas de tráfego, depósitos de combustíveis, escritórios dos operadores, zonas de manutenção do frete e organismos de formação aeronáutica, equipamentos e serviços de quaisquer outras entidades sujeitas a inspecção e controlo da Autoridade de Aviação Civil;
 - b) Requisitar de forma ilimitada e sem restrições documentos para análise, bem como equipamentos e materiais;
 - c) Determinar, a título preventivo, e com efeitos imediatos, mediante ordem escrita e fundamentada, a suspensão ou cessação de actividades, a imobilização de aeronaves ou o encerramento de instalações, quando da não aplicação dessas medidas possa resultar risco iminente para a segurança da aviação civil;
 - d) Suspender, a título preventivo, e com efeitos imediatos, mediante ordem escrita e fundamentada, o exercício dos privilégios outorgados por licenças, certificados, qualificações ou documentos, em caso de flagrante violação de deveres específicos contidos na lei ou em normas emitidas pela Autoridade de Aviação Civil, até que a mesma seja totalmente eliminada;
 - e) Identificar as pessoas que se encontrem em violação flagrante das normas cuja observância lhe compete fiscalizar, no caso de não ser possível o recurso a autoridade policial em tempo útil;
 - f) Solicitar a colaboração das autoridades administrativas e policiais para impor o cumprimento de normas e determinações que por razões de segurança devem ter execução imediata no âmbito de actos de gestão pública.
3. Da suspensão, cessação, imobilização ou encerramento a que se refere as alíneas c) e d) do n.º 2 é lavrado auto de notícia, o qual é objecto de confirmação pelo órgão competente da Autoridade de Aviação Civil no prazo máximo de 15 (quinze) dias, sob pena de caducidade da medida preventiva determinada.
4. Aos trabalhadores ou mandatários da Autoridade de Aviação Civil, bem como pessoas ou entidades qualificadas devidamente credenciadas que desempenhem as funções a que se refere o n.º 2, são atribuídos cartões de identificação, cujo modelo e condições de emissão constam de regulamento próprio.

Artigo 289.º

[...]

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 de Aviação Civil 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 295.º

[...]

1. A violação das disposições do presente Código e dos seus regulamentos, directivas, ordens e instruções que não seja caracterizada por lei como crime constitui infracção, punível com multa 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 296.º

[...]

1. [...];
2. [...];
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:
 - a) A sanção acessória de inabilitação temporária ou definitiva do exercício da função ou da actividade a que a infracção 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 infracção respeita, sendo o infractor pessoal que exerce actividade aeronáutica não certificada.
5. [...];»

Artigo 2.º**Aditamento do artigo 13 Bis**

É aditado o artigo 13.º *Bis* do Código Aeronáutico, aprovado pela Lei n.º 1/2009, de 28 de Janeiro, com a seguinte redacção:

«Artigo 13.º Bis**Servidões Aeronáuticas**

1. As propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio a navegação aérea estão sujeitas a restrições especiais designadas de servidões aeronáuticas, e que se destinam a garantir a segurança de aeronaves.
2. As restrições a que se refere este artigo são relativas a:
 - a) Utilização das propriedades no tocante a edificações, culturas agrícolas ou outras;
 - b) Utilização de animais, veículos, sinais luminosos ou outros objectos de natureza temporária ou permanente;
 - c) Tudo o que possa dificultar as manobras de aeronaves ou causar interferência nos sinais de auxílio à radionavegação ou embaraçar a visibilidade de auxílios visuais.
3. As restrições e garantias a que se refere nos n.ºs 1 e 2 serão estabelecidas no respectivo regulamento.»

Artigo 3.º**Avaliação e eventual alteração do Código**

A aplicação do presente Código será avaliada no prazo de 2 anos a contar da data da sua entrada em vigor, devendo ser recolhidos os elementos úteis para uma eventual alteração, se tal se mostrar necessário.

Artigo 4.º**Republicação**

É republicado, em anexo, com a redacção actual, o Código Aeronáutico aprovado pela Lei n.º 1/2009, de 28 de Janeiro de 2009.

Artigo 5.º**Entrada em vigor**

O presente diploma entra em vigor no prazo de 90 dias, a contar da data da sua publicação.

Anexo

Republicação do Código Aeronáutico, aprovado pela Lei n.º 1/2009, de 28 de Janeiro

Código Aeronáutico

Título I

Disposições gerais

Artigo 1.º

Objecto

O presente Código regula a aeronáutica civil no território nacional, o espaço aéreo deste, bem como as suas águas jurisdicionais, como tais definidos na Constituição e na lei.

Artigo 2.º

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 os seus regulamentos sobre a circulação aérea, a responsabilidade, a busca e o salvamento.

Artigo 3.º

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 n.º 2 do artigo anterior.

Artigo 4.º

Reserva da soberania

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

Artigo 5.º

Lei e jurisdição nacionais

1. Os factos ocorridos, os actos praticados e os delitos cometidos a bordo de uma aeronave privada são-tomense no território nacional no seu espaço aéreo, nas suas águas jurisdicionais ou onde nenhum Estado exerça soberania, são fiscalizados e inquiridos pela autoridade da aviação civil nacional, regulados pela lei são-tomense e julgados pelo Estado são-tomense, 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 no seu espaço aéreo ou nas suas águas jurisdicionais que infringirem as normas nacionais de circulação, segurança e ordem públicas, militares e fiscais são, igualmente, fiscalizados e inquiridos pela autoridade da aviação civil nacional regulados pela lei são-tomense e julgados pelo Estado são-tomense.
3. Incumbe ainda ao Estado são-tomense 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, no seu espaço aéreo e nas suas águas jurisdicionais.

Artigo 6.º

Lei e jurisdição estrangeiras

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

2. Os factos ocorridos, os actos praticados e os delitos cometidos a bordo de uma aeronave são-tomense num território onde nenhum Estado exerce soberania que infringirem as normas de circulação aérea, segurança e ordem públicas, militares e fiscais próprias de um Estado estrangeiro, são julgados pelo Estado de matrícula da aeronave, de acordo com a respectiva legislação.
3. Os factos ocorridos, os actos praticados e os delitos cometidos a bordo de aeronaves estrangeiras no território nacional, no seu espaço aéreo ou nas suas águas jurisdicionais são julgados pelo Estado Santomense, de acordo com a respectiva lei, sem prejuízo do disposto no n.º 2 do artigo anterior.

Artigo 7.º

Aplicação de tratados e acordos internacionais

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

Artigo 8.º

Integração de lacunas

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

Título II

Circulação Aérea

Capítulo I

Princípios gerais

Artigo 9.º

Princípio da liberdade

A descolagem, a circulação aérea e a aterragem das aeronaves são livres no território nacional, no seu espaço aéreo e nas suas águas jurisdicionais, quando não forem limitadas pela legislação em vigor.

Artigo 10.º

Princípio da proibição de oposição

1. Ninguém pode, em razão de um direito de propriedade, opor-se ao sobrevoo de uma aeronave, sem prejuízo do direito à indemnização, se esse facto lhe causar prejuízos.
2. A aterragem em aeródromos privados não confere aos respectivos proprietários o direito de impedir a continuação do voo.

Artigo 11.º

Condições de proibição e restrição

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

Artigo 12.º

Princípio da regulação ordenada e segura

1. A circulação aérea é regulada de forma a possibilitar o movimento ordenado e seguro das aeronaves.
2. Para efeitos do disposto no número anterior, a autoridade aeronáutica estabelecerá as normas relativas à circulação aérea, as medidas de segurança, bem como os regulamentos aeronáuticos e outros que se mostrarem necessários para garantir devidamente a segurança operativa.
3. Quando, em virtude de ocorrências, circunstâncias ou funções específicas, as aeronaves públicas, incluindo as militares, não possam cumprir as normas relativas à navegação 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 à aterragem das aeronaves são, também, aplicáveis à amargem.

Artigo 13.º

Princípio de utilização obrigatória de aeródromos

1. As aeronaves devem aterrar e descolar em aeródromos públicos ou privados, salvo em casos de força maior ou tratando-se de aeronaves públicas em circunstâncias ou exercício de funções específicas devidamente habilitadas pela autoridade aeronáutica.
2. As aeronaves privadas que não se destinam a prestar serviços de transporte aéreo regular ou as que realizam exclusivamente o transporte aéreo postal, podem ser dispensadas do cumprimento da obrigação prescrita no número anterior, nos termos que forem estabelecidos no respectivo regulamento.

Artigo 13.º Bis

Servidões Aeronáuticas

1. As propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio a navegação aérea estão sujeitas a restrições especiais designadas de servidões aeronáuticas, e que se destinam a garantir a segurança de aeronaves.
2. As restrições a que se refere este artigo são relativas a:
 - a) Utilização das propriedades no tocante a edificações, culturas agrícolas ou outras
 - b) Utilização de animais, veículos, sinais luminosos ou outros objectos de natureza temporária ou permanente;
 - c) Tudo o que possa dificultar as manobras de aeronaves ou causar interferência nos sinais de auxílio à radionavegação ou embaraçar a visibilidade de auxílios visuais.
3. As restrições e garantias a que se refere nos n.ºs 1 e 2 serão estabelecidas no respectivo regulamento.

Artigo 14.º

Condições de aterragem em aeródromos privados

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

Artigo 15.º

Condições de transporte de carga perigosa

1. O transporte de substâncias ou coisas que representem perigo para a segurança do voo, será objecto de regulamentação pela autoridade aeronáutica.
2. São aplicáveis ao transporte de substâncias ou coisas perigosas em aeronaves, as normas e os procedimentos recomendados pela Organização de Aviação Civil Internacional, em conformidade com o previsto na Convenção Sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 1944.

Artigo 16.º

Documentação obrigatória de aeronaves nacionais

Nenhuma aeronave circulará sem estar devidamente provida de certificados de matrícula, de navegabilidade, licença rádio, bem como diário de navegação, manual de voo e demais documentos que forem estabelecidos por decreto regulamentar.

Artigo 17.º

Licenças e Certificados de Idoneidade de Pessoal a bordo de Aeronaves Nacionais

As pessoas que desempenham as funções aeronáuticas a bordo de aeronaves nacionais devem possuir licenças ou certificados de idoneidade válidos e reconhecidas pela autoridade aeronáutica que as habilitem a exercê-las.

Artigo 18.º

Aparelhos e equipamentos obrigatórios de aeronave

1. Nenhuma aeronave pode operar sem o mínimo de equipamento exigido.
2. A autoridade aeronáutica determinará as aeronaves que poderão 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 pela Autoridade de Aviação Civil.

Artigo 19.º

Utilização obrigatória das unidades de medidas e da informação aeronáutica

No território nacional, no seu espaço aéreo 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 20.º

Medidas para garantir a actividade aérea

1. A autoridade aeronáutica pode, antes da partida e durante o voo, proceder à verificação do cumprimento de medidas, normas e procedimentos relativos a aeronaves, pessoas, tripulações e coisas transportadas, bem como tomar as medidas que se mostrarem adequadas para garantir a actividade aérea.
2. O comandante da aeronave está também sujeito às verificações e medidas referidas no número anterior.

Capítulo II

Entrada, sobrevoo e saída de aeronaves.

Artigo 21.º

Princípio de autorização prévia

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

Artigo 22.º

Excepções

1. A entrada, o sobrevoo e a saída no território nacional, no seu espaço aéreo e nas suas águas jurisdicionais, de aeronaves, públicas ou privadas, matriculadas em Estados vinculados a São Tomé e Príncipe por tratados ou acordos internacionais sobre a matéria, regem-se pelas respectivas cláusulas.
2. A autoridade aeronáutica poderá estabelecer excepções ao regime previsto no artigo anterior, quando se tratar de operações de busca e salvamento ou de voos realizados por razões sanitárias ou humanitárias.
3. Sem prejuízo do cumprimento das formalidades legais ou regulamentares, designadamente de fiscalização, as aeronaves, públicas e privadas, utilizadas numa actividade aeronáutica devidamente admitida nos termos do presente Código e dos seus regulamentos, não carecem da autorização a que se refere o artigo anterior, desde que esta conste de licença administrativa ou contrato de concessão de exploração pelo período que durar aquela actividade.

Artigo 23.º

Documentação obrigatória de aeronaves estrangeiras

1. As aeronaves estrangeiras que pretendam realizar actividades áreas no País devem estar providas de certificados de matrícula e de navegabilidade, diário de navegação, manual de voo, licença do equipamento de radiocomunicações, bem como dos demais documentos exigidos pelos respectivos regulamentos aeronáuticos.
2. Quando existam tratados ou acordos internacionais sobre a matéria prevista no número anterior, aplicar-se-ão as respectivas cláusulas.

Artigo 24.º

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, reconhecidos pela autoridade aeronáutica ou emitidos de conformidade com o estabelecido nos tratados ou acordos internacionais de que seja parte.

Artigo 25.º

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 26.º

Condições de aterragem e descolagem

1. As aeronaves que entram ou saem do país devem aterrar ou descolar num aeródromo internacional ou especialmente designado pela autoridade aeronáutica e onde sejam cumpridas as formalidades de fiscalização.
2. As aeronaves não devem aterrar entre o ponto da fronteira aérea e o aeródromo internacional antes ou depois de cumprir 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 ou a saída de aeronaves do país.

Artigo 27.º

Aterragem fora de aeródromos

1. O comandante ou, em caso de impedimento, qualquer outro membro da tripulação, é obrigado a comunicar imediatamente, à autoridade oficial mais próxima, a aterragem da aeronave fora do aeródromo designado, nos termos do artigo 30.º, por razões de força maior.
2. No caso previsto no número anterior, não é permitida a deslocação ou remoção da aeronave, salvo:
 - a) Em caso de necessidade de garantir o salvamento;
 - b) Quando determinado pela autoridade aeronáutica.
3. Não poderão, igualmente, ser deslocados ou removidos do lugar de aterragem, sem autorização da autoridade aeronáutica, as bagagens, mercadorias e cargas postais, bem como os equipamentos e fornecimentos, salvo se tal seja necessário para evitar a sua perda, destruição ou deterioração.

Artigo 28.º

Aterragem forçada no país

1. A aeronave estrangeira que penetrar no espaço aéreo do território nacional e nas suas águas jurisdicionais sem a competente autorização ou que tiver violado as prescrições relativas à circulação aérea poderá ser obrigada a aterrar e apreendida.
2. Verificados os pressupostos previstos no número anterior, as autoridades competentes farão uso dos meios admitidos em direito internacional.
3. A aeronave privada estrangeira que sobrevoar o território nacional, o seu espaço aéreo 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 São Tomé e Príncipe 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 29.º

Aterragem forçada no estrangeiro

1. Qualquer aeronave privada matriculada em São Tomé e Príncipe ou explorada por quem tenha residência habitual ou sede estatutária ou de administração principal no país, deve acatar a ordem de aterragem no aeródromo designado pelo Estado estrangeiro.
2. A autoridade aeronáutica, após a notificação do não cumprimento da ordem referida no número anterior pelas autoridades do Estado sobrevoado, submeterá o caso à investigação e aplicará a sanção correspondente.

Artigo 30.º

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 31.º

Medidas relativas ao uso indevido de aeronaves privadas matriculadas no país ou cujos exploradores estejam estabelecidos em São Tomé e Príncipe

A autoridade aeronáutica tomará todas as medidas que se mostrarem adequadas para proibir o uso deliberado e indevido de aeronaves privadas matriculadas em São Tomé e Príncipe 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 32.º
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 33.º
Aeroporto

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

Artigo 34.º
Classificação

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

Artigo 35.º
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 36.º
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 37.º
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 38.º
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 39.º
Condições de cancelamento, suspensão e restrição ao tráfego aéreo

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

2. Porém, a autoridade aeronáutica poderá, de igual modo, cancelar, suspender ou restringir o tráfego aéreo, sempre que, verificadas as condições previstas no número anterior, houver urgência na tomada de medida.
3. Nos casos previstos no número anterior, a autoridade aeronáutica, no mais curto prazo possível, comunicará ao Governo a medida tomada.

Artigo 40.º

Exploração de serviços em aeródromos e aeroportos públicos

1. Em aeródromos e aeroportos públicos, os serviços que não sejam previstos no artigo 42.º podem ser prestados por privados, mediante taxas a pagar pelos utentes.
2. Os serviços e os montantes das taxas referidos no número anterior são aprovados pelo Governo, sob proposta da autoridade aeronáutica.

Capítulo II

Serviços de Tráfego Aéreo

Artigo 41.º

Prestação

1. Os serviços de tráfego aéreo são prestados pelo Estado ou pelos privados, mediante licença ou contrato de concessão.
2. Os serviços de tráfego aéreo devem ser habilitados nos termos do respectivo regulamento pela Autoridade de Aviação Civil, devendo esta fixar o regime e as condições do seu funcionamento.

Artigo 42.º

Taxas

Pela prestação dos serviços de tráfego aéreo são devidas taxas, a pagar pelos utentes, as quais serão fixadas pelo Governo, sob proposta da autoridade aeronáutica.

Capítulo III

Limitações ao Direito de Propriedade

Artigo 43.º

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 ao tráfego aéreo.

Artigo 44.º

Superfícies limitadoras de obstáculos

1. As construções, instalações, plantações, estruturas e os elementos, permanentes ou transitórios, situados nas áreas cobertas pela projecção vertical das superfícies de limpeza de obstáculos e das áreas de aproximação por instrumentos e circuitos de espera correspondentes aos aeródromos e suas imediações, não podem ter uma altura superior à limitada pelas referidas áreas, nem ser de natureza a aumentar os riscos potenciais de um eventual acidente de aviação.
2. Nas áreas referidas no número anterior, nenhuma autorização, licença ou alvará de construção será concedido ou emitido pelas autoridades ou entidades competentes, sem uma autorização escrita de ocupação previamente concedida pela autoridade aeronáutica.

Artigo 45.º

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 posteriores modificações, são determinadas pela autoridade aeronáutica, nos termos do respectivo regulamento.

Artigo 46.º

Comunicação e remoção de obstáculos

1. Se, posteriormente à habilitação de um aeródromo, for comprovada a infracção ao disposto nos artigos 43.º e 44.º, o seu proprietário ou explorador comunicará essa circunstância à autoridade aeronáutica.

2. Recebida a comunicação, a autoridade aeronáutica notificará ao infractor para efectuar a remoção do obstáculo, fixando-lhe um prazo para o efeito não excedente a 30 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 n.º 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 dias.
5. Findo o prazo previsto no n.º 2, o proprietário ou explorador do aeródromo pode sempre requerer a remoção judicial do obstáculo, sem necessidade da sua notificação prévia por parte da autoridade aeronáutica.
6. A remoção do obstáculo colocado por terceiro, feita por iniciativa da autoridade aeronáutica ou do proprietário ou explorador de aeródromo não dará direito a qualquer indemnização, devendo as respectivas despesas ser suportadas pelo infractor.
7. O disposto nos n.ºs 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 47.º

Obrigações de assinalar os obstáculos

1. As pessoas que, por qualquer título, sejam titulares de construções, instalações, plantações, estruturas ou elementos, permanentes ou transitórios, que constituam obstáculos ou perigo para o tráfego aéreo, 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 48.º

Conceito

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

Artigo 49.º

Natureza jurídica

As aeronaves são bens móveis sujeitos a registo aeronáutico.

Artigo 50.º

Classificação

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

Artigo 51.º

Impossibilidade de penhor

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

Artigo 52.º

Impossibilidade de retenção

As aeronaves não são susceptíveis do direito de retenção.

Artigo 53.º

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 São Tomé e Príncipe, 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 são-tomense ou a autoridade oficial competente do lugar da sua celebração.

Capítulo II Propriedade

Artigo 54.º

Requisitos de aquisição de aeronaves são-tomenses

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

- a) Ter residência habitual em São Tomé e Príncipe, tratando-se de pessoa singular;
- b) Ser constituída de acordo com a legislação são-tomense e ter sede em São Tomé e Príncipe, tratando-se de pessoa colectiva.

Capítulo III Registo, Nacionalidade e Matrícula

Secção I Registo

Artigo 55.º

Registo de aeronaves privadas nacionais no país

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

Artigo 56.º

Registo de aeronaves privadas nacionais no estrangeiro

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

Artigo 57.º

Registo de aeronaves em certos contratos de locação

O registo de aeronaves para efeitos do disposto no número 3 do artigo 64.º 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 58.º

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 59.º

Registo provisório

1. Podem ser registadas provisoriamente no país, adquirindo a matrícula são-tomense, as aeronaves que sejam propriedade de um organismo público internacional do qual o Estado de São Tomé e Príncipe 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 estatais que as utilizarem, adquirem a posição jurídica de explorador, devendo, em consequência, cumprir todas as obrigações previstas no presente Código decorrentes dessa qualidade.
3. Pode também ser registada provisoriamente no país e em nome do adquirente qualquer aeronave estrangeira adquirida mediante contrato de compra e venda sujeita à condição ou com reserva de propriedade ou mediante contrato de locação financeira ou outros em que o alienante difira 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 São Tomé e Príncipe;
 - d) Estejam preenchidos todos os requisitos exigidos pelo presente Código para se adquirir a qualidade de proprietário de uma aeronave são-tomense.
4. Podem, igualmente, ser registadas provisoriamente em nome dos respectivos adquirentes, que preencham os requisitos previstos no artigo 54.º, as aeronaves são-tomenses 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 difira a transmissão do seu direito de propriedade até ao pagamento integral do preço.

Artigo 60.º

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

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

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 62.º

Requisitos e procedimentos do registo e seu cancelamento

1. Só podem ser registados os actos jurídicos ou contratos relativos a aeronaves que forem celebrados por documentos autênticos ou autenticados.
2. Os requisitos a que devem obedecer o registo de aeronaves e o seu cancelamento, bem como os respectivos processos, são estabelecidos por regulamento.
3. O encerramento de actividades ou a perda dos requisitos previstos no artigo 54.º determina o cancelamento oficioso da matrícula.

Secção II

Nacionalidade da Matrícula

Artigo 63.º

Nacionalidade

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

Artigo 64.º

Marcas de nacionalidade e matrícula

1. Às aeronaves registadas são atribuídas marcas distintivas de nacionalidade e matrícula são-tomenses, nos termos do respectivo regulamento
2. As aeronaves matriculadas num outro Estado podem adquirir a marca de matrícula são-tomense, mediante prévio cancelamento da matrícula anterior, sem prejuízo da validade dos actos jurídicos praticados anteriormente.
3. As marcas de nacionalidade e matrícula são-tomenses 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 são-tomenses;

- b) O locatário preencha os requisitos exigidos por este Código para se adquirir a qualidade de proprietário de uma aeronave são-tomense 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, nos termos do respectivo regulamento.
- 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 65.º

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 66.º

Integração orgânica

1. O serviço de Registo Aeronáutico Nacional integra-se na autoridade aeronáutica.
2. O registo aeronáutico nacional é regulamentado por decreto.

Artigo 67.º

Factos e actos sujeitos a registo

Estão sujeitos a registo no serviço de Registo Aeronáutico Nacional:

- a) As aeronaves, ainda que em construção, motores e hélices de aeronaves;
- 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 navegabilidade;
- 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 as suas modificações, bem como o nome e o domicílio dos directores ou administradores e mandatários das sociedades proprietárias de aeronaves são-tomenses;
- 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, motores e hélices 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 os seus regulamentos.

Artigo 68.º

Emissão de certificados

1. Sem prejuízo de outros previstos no presente Código e seus os regulamentos, o serviço de Registo Aeronáutico Nacional emitirá certificados dos registos efectuados, mediante requerimento dirigido ao seu responsável, por qualquer pessoa que tenha um interesse legítimo.
2. O serviço de Registo Aeronáutico Nacional certificará ainda a existência ou inexistência de ónus ou encargos relativos ao direito de propriedade do alienante.

Capítulo V

Hipoteca

Artigo 69.º

Objecto

1. As aeronaves, ainda que em construção, são susceptíveis de hipoteca, desde que estejam matriculadas.
2. São, igualmente, susceptíveis de hipoteca, os motores e hélices de aeronaves, desde que estejam registados, nos termos do presente Código e respectivo regulamento.
3. Porém, as aeronaves registadas provisoriamente nos termos e condições previstos nos números 3 e 4 do artigo 59.º, só podem ser hipotecadas se estiverem registadas e matriculadas definitivamente.

Artigo 70.º

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 ou hélices de aeronaves, deve também constar a menção de que se encontram registados.

Artigo 71.º

Forma, registo e seus efeitos

1. A hipoteca de aeronaves e motores de aeronaves constitui-se por documento autêntico e está sujeita a registo, nos termos do presente Código e respectivo regulamento.
2. O registo da hipoteca confere ao credor o direito de ser pago com preferência, segundo a ordem em que for realizado.

Artigo 72.º

Extensão

1. A hipoteca abrange a indemnização do seguro por perdas ou danos do bem hipotecado e dos 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 salvados ou o respectivo valor.

Artigo 73.º

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 74.º

Extensão do direito do credor hipotecário

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

Artigo 75.º**Deveres do devedor na hipoteca de motores e hélices de aeronaves**

1. O devedor, quando os bens hipotecados forem motores ou hélices de aeronaves, comunicará ao credor em que aeronave serão instalados e qual a actividade a que a mesma será afectada.
2. A hipoteca de motores ou de hélices de aeronaves produz os seus efeitos, ainda que instalados numa aeronave hipotecada a um credor diferente.

Artigo 76.º**Extinção**

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

Artigo 77.º**Legislação subsidiária**

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

Capítulo VI**Arresto****Artigo 78.º****Objecto**

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

Artigo 79.º**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 80.º**Imobilização de aeronave**

Só pode ser ordenada a imobilização de uma aeronave:

- 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 n.ºs 3 e 4 do artigo 59.º;
- d) **Para garantir a cobrança de créditos pelos serviços acessórios ou complementares prestado à mesma.**

Capítulo VII**Privilégios creditórios****Artigo 81.º****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 84.º os tenham beneficiado directamente.

Artigo 82.º**Registo e os seus efeitos**

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

Artigo 83.º**Gradação**

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

Artigo 84.º**Ordem de Gradação dos créditos com privilégios sobre aeronave**

Gozam de privilégio sobre aeronaves:

- a) Os créditos resultantes dos direitos de utilização de aeródromos ou dos serviços acessórios ou complementares da aeronavegação, limitando-se ao período do ano anterior à data da reclamação do privilégio;
- b) Os créditos resultantes da busca e ou salvamento da aeronave, bem como das despesas da sua remoção, do seu conserto e da sua conservação previstos no número 2 do artigo 89.º;
- c) O crédito do alienante, nos casos previstos nos n.ºs 3 e 4 do artigo 59.º.

Artigo 85.º**Ordem de gradação dos créditos com privilégio sobre viagens**

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

Artigo 86.º**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 87.º**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 n.º 1 do artigo 82.º.
2. Porém, os privilégios creditórios sobre a carga extinguem-se, se a acção não for instaurada dentro do prazo de 15 dias a contar da data da sua recepção pelo destinatário.

Capítulo VIII**Abandono****Artigo 88.º****Consequências do abandono**

1. As aeronaves de nacionalidade são-tomense ou estrangeira acidentadas ou imobilizadas de facto no território nacional, no seu espaço aéreo e nas suas águas jurisdicionais, bem como as suas partes ou despojos, consideram-se perdidos a favor do Estado são-tomense, se o seu proprietário ou explorador não se apresentar para reclamá-los e retirá-los no prazo de seis meses, a contar da data da notificação da ocorrência do acidente ou da imobilização.
2. A autoridade aeronáutica regulamentará a forma e o processo de notificação ao proprietário ou explorador da aeronave do acidente ou da imobilização, bem como para remover a aeronave e as suas peças ou despojos.

Artigo 89.º**Remoção**

1. A autoridade aeronáutica poderá proceder à imediata remoção da aeronave ou das suas partes ou despojos, quando a infra-estrutura aeronáutica e os meios de comunicação representem um perigo para a aeronavegação, 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 seu proprietário ou do explorador.

Título V Pessoal Aeronáutico

Capítulo I Disposições gerais

Artigo 90.º Certificado de idoneidade aeronáutica

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

Artigo 91.º 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 São Tomé e Príncipe 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 são-tomense.

Artigo 92.º Conceito de tripulação

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

Artigo 93.º Composição de tripulação

1. A autoridade aeronáutica determinará a composição mínima da tripulação de voo das aeronaves destinadas aos serviços de transporte aéreo.
2. O disposto no número anterior é também aplicável às demais aeronaves, sempre que a autoridade aeronáutica o considerar necessário para a segurança do voo.

Artigo 94.º Direcção de aeródromo público

1. Em qualquer aeródromo público haverá um director ou administrador que é a autoridade superior no que se refere à sua direcção, coordenação e regime de funcionamento interno.
2. Os requisitos necessários ao desempenho do cargo de director ou administrador de aeródromo público, bem como as respectivas faculdades e obrigações são estabelecidos em regulamento a que se refere o artigo 96.º.

Artigo 95.º Direcção de aeródromos privados

1. Haverá sempre um responsável nos aeródromos privados, podendo essa função ficar a cargo do seu proprietário ou detentor ou de outra pessoa por este designada.
2. São obrigatoriamente comunicados à autoridade aeronáutica, o nome, o domicílio e a data da designação do responsável.

Artigo 96.º 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 97.º Legislação laboral aplicável

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

Capítulo II

Comandante de aeronave

Artigo 98.º

Designação

1. Qualquer aeronave deve ter a bordo um piloto habilitado a dirigi-la, investido das funções de comandante.
2. A designação do comandante de aeronave compete ao explorador, de quem será o representante.
3. Quando não exista pessoa especificamente designada, presume-se que o piloto ao comando é o comandante de aeronave.

Artigo 99.º

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 de 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 100.º

Funções e poderes gerais

1. Nas aeronaves destinadas a serviços de transporte aéreo, o nome da pessoa investida nas funções de comandante e os poderes especiais que lhe tenham sido conferidos devem constar do Diário de Navegação.
2. Os requisitos necessários ao desempenho das funções de comandante de aeronave são estabelecidos em regulamento próprio.
3. O comandante de aeronave tem, durante a viagem, o poder de disciplina sobre a tripulação, a autoridade sobre os passageiros e o dever de zelar pela segurança dos mesmos.
4. O comandante de uma aeronave não pode ausentar-se dela durante a viagem, sem tomar as medidas necessárias para garantir a sua segurança.

Artigo 101.º

Poder especial de alijamento

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

Artigo 102.º

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 103.º

Funções de oficial público

1. O comandante de aeronave registará nos livros correspondentes os nascimentos e óbitos, bem como os casamentos ocorridos ou celebrados a bordo e remeterá uma cópia autenticada à autoridade aeronáutica.
2. Em caso de morte de um passageiro ou membro da tripulação, o comandante de aeronave deve tomar as medidas de segurança necessárias em relação ao falecido e aos seus bens, entregando-os, mediante inventário, à autoridade competente na primeira escala.
3. Se a primeira escala for realizada no exterior, a entrega far-se-á à representação diplomática ou consular são-tomense ou, na falta desta, à autoridade competente do país da escala, que fará intervir a representação diplomática ou consular são-tomense mais próxima, tratando-se da morte de cidadão são-tomense.
4. Nos casos previstos no número anterior, a autoridade competente do país da escala comunicará a entrega à autoridade competente são-tomense, se a intervenção da representação diplomática ou consular são-tomense mais próxima se mostrar impossível ou muito difícil.

5. Se a primeira escala for realizada no exterior, a entrega far-se-á à representação diplomática ou consular do país da nacionalidade do falecido aí acreditada, tratando-se da morte de cidadão estrangeiro.
6. Em caso de morte de cidadão estrangeiro, a entrega far-se-á à autoridade competente do país da primeira escala, sempre que aí não exista representação diplomática ou consular do país da nacionalidade do falecido.
7. Nos casos previstos no número anterior, a autoridade competente do país da primeira escala fará intervir a representação diplomática ou consular do país da nacionalidade do falecido mais próximo e, se essa intervenção se mostrar impossível ou muito difícil, comunicará o facto à autoridade competente deste país.

Artigo 104.º

Funções notariais

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

Artigo 105.º

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 106.º

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 107.º

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 108.º

Posição jurídica do proprietário

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

Artigo 109.º

Registo da transmissão de exploração e os seus efeitos

1. O registo do contrato referido no artigo anterior liberta 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 solidariamente responsáveis 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 110.º**Definição**

A Locação de aeronave é o acordo segundo o qual uma parte se obriga 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 se obriga a pagar um determinado preço.

Artigo 111.º**Forma, registo e efeitos**

1. A locação de aeronave deve constar de documento escrito e está sujeita a registo nos termos do presente Código.
2. Porém, a locação de aeronave, quando celebrada no estrangeiro e destinada a produzir efeitos em São Tomé e Príncipe, deve constar de documento autêntico ou autenticado nos termos do n.ºs 2 do artigo 53.º.
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 112.º**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 navegabilidade até ao termo da vigência do contrato, salvo convenção em contrário ou se este cessar antes daquele termo por culpa do locatário.

Artigo 113.º**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 114.º****Definição**

O Fretamento de aeronave é o acordo segundo o qual uma parte, denominada fretador, que conserva a sua qualidade de explorador, se obriga 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 115.º**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 São Tomé e Príncipe, fica sujeito ao disposto no artigo 116.º e no n.º 2 do artigo 53.º.

3. O contrato de fretamento de aeronave que tenha prazos superiores a 6 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 116.º

Lei aplicável às formalidades

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

Artigo 117.º

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 navegabilidade;
- b) Realizar as operações aéreas acordadas e manter a aeronave à disposição do afretador nas condições e prazo convencionados.

Artigo 118.º

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 119.º

Definição

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

Artigo 120.º

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 São Tomé e Príncipe, devem constar de documento autêntico ou autenticado nos termos do n.º 2 do artigo 53.º.
3. Os contratos de intercâmbio de aeronaves podem revestir a modalidade de locações ou fretamentos recíprocos.

Artigo 121.º

Registo e seus efeitos

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

Capítulo IV

Transferência das Funções e Obrigações do Estado de Matrícula

Artigo 122.º

Condições

1. As funções e obrigações do Estado de São Tomé e Príncipe, 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 São Tomé e Príncipe, mediante contratos de utilização ou acordos similares, o Estado de São Tomé e Príncipe, 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 123.º

Efeitos da transferência

1. Nos casos previstos no artigo anterior, o Estado de São Tomé e Príncipe fica livre das funções e obrigações de Estado de matrícula transferidas.
2. A transferência prevista no artigo anterior não produzirá efeitos relativamente a outros Estados antes que o acordo celebrado entre o Estado de São Tomé e Príncipe 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

Aviação Comercial

Capítulo I

Disposições gerais

Artigo 124.º

Âmbito

O Serviço de aviação comercial compreende o transporte aéreo e o trabalho aéreo.

Artigo 125.º

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, de 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 126.º

Condições gerais de exploração

1. A exploração de qualquer actividade comercial aérea requer uma licença técnica e uma administrativa ou contrato de concessão, os quais devem constar as condições de atribuição, suspensão ou revogação nos termos das disposições do presente Código e respectivos regulamentos e demais legislação.

2. Nos serviços de transporte aéreo, sob proposta da autoridade aeronáutica, o Governo fixará, por decreto, as regras de tramitação dos pedidos de licença, bem como as condições e mecanismos de contratação de concessão de exploração.
3. As licenças e contratos de concessão de exploração dos serviços de transporte aéreo são atribuídos em relação a rotas aéreas determinadas ou regime de serviço público e por períodos não superior a 10 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 concernente, pelo prazo nunca superior ao inicialmente fixado, se entretanto subsistirem as 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.

Artigo 127.º

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 128.º

Condições de estabelecimento da actividade aero-comercial na ordem interna

1. A actividade aero-comercial estabelecer-se-á na ordem interna, mediante licenças administrativas ou contratos de concessão de exploração de serviços de transporte aéreo do Estado, mistos ou privados, atribuídos pela autoridade aeronáutica ou contratualizadas pela entidade concedente, quando tal se mostrar conveniente ao interesse geral.
2. Porém, a autoridade aeronáutica pode atribuir as licenças administrativas ou o Governo negociar e celebrar contratos de concessão de exploração dos serviços referidos no número anterior a exploradores estrangeiros, tendo em atenção o princípio da reciprocidade, mas sempre com fundamento em razões de interesse geral.

Artigo 129.º

Condições de estabelecimento da actividade aero-comercial na ordem internacional

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

Artigo 130.º

Incentivos aos exploradores nacionais

1. Podem ser criados incentivos exclusivamente destinados aos exploradores nacionais 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 visem garantir a estabilidade, eficiência e expansão dos serviços públicos, podendo compreender alguns ou vários dos seguintes benefícios:
 - a) Facilidades para a 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) Isenção ou redução de ónus ou encargos que incidam sobre os serviços aero-comerciais regulares internos;
 - d) Concessão de aval ou garantias financeiras para os investimentos destinados ao reequipamento ou expansão dos serviços.
 - e) Outros que se mostrarem de interesse público.

Artigo 131.º**Nacionalidade do pessoal aero-navegante**

1. Nos serviços de transporte aéreo interno e internacional, o pessoal que desempenhar funções aeronáuticas a bordo em empresas são-tomenses deve possuir nacionalidade são-tomense.
2. Porém, por razões técnicas, a autoridade aeronáutica poderá autorizar a contratação de uma percentagem de pessoal de nacionalidade estrangeira, pelo prazo de dois anos a contar da data da autorização, prorrogável por igual período.

Artigo 132.º**Facilitação e segurança do transporte aéreo**

3. Nos serviços de transporte aéreo interno e internacional, a facilitação e a segurança das operações de entrada, sobrevoo 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 São Tomé e Príncipe seja parte.
4. A coordenação das actividades de facilitação e segurança das operações referidas no número anterior incumbe à autoridade aeronáutica, na qualidade de Autoridade Nacional da Aviação Civil.
5. Constitui objectivo primordial do Estado São-tomense a segurança dos passageiros, tripulação, o pessoal em terra, as aeronaves e o público em geral, em todos os assuntos relacionados com a protecção da aviação contra actos de interferência ilícita.
6. Para a protecção da aviação civil contra actos de interferência ilícita, o Estado São-tomense assume a aplicação das Normas e na medida do possível as Práticas Recomendadas nos Anexos 9 e 17 à Convenção de Chicago, relativa à Aviação Civil Internacional.
7. O Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC) é Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil (ANSAC).
8. Para o cumprimento das Normas e Práticas Recomendadas dos Anexos 9 e 17 à Convenção de Chicago, devem ser criado o Programa Nacional de Facilitação (PNF) e Programa de Segurança de Aviação Civil (PNSAC), respectivamente.

Capítulo II**Serviços de Transporte Aéreo Interno****Secção I****Exploração****Artigo 133.º****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 pretendam explorar os serviços de transporte aéreo interno devem ter domicílio efectivo em São Tomé e Príncipe.
3. As pessoas colectivas que pretendam explorar os serviços de transporte aéreo interno devem ser constituídas sob qualquer das formas de sociedades comerciais previstas na legislação em vigor e preencher os seguintes requisitos:
 - a) Ter a sua sede principal de administração efectiva em São Tomé e Príncipe;
 - 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 tê-la como sua actividade principal ou acessória, dentro de um ramo mais geral.

Artigo 134.º**Capacidade do Explorador**

1. O explorador que pretenda explorar os serviços de transporte aéreo interno deve comprovar previamente junto à Autoridade Aeronáutica a sua capacidade jurídica, técnica e económico – financeira bem como a possibilidade de utilizar de forma adequada os aeródromos, os serviços auxiliares e o material de voo a empregar.
2. Nenhuma licença administrativa ou concessão de exploração será atribuída ao contratualizado sem a comprovação prévia dos requisitos mencionados no número anterior.
3. Qualquer empresa habilitada a explorar serviços de transporte aéreo interno deve entregar previamente à autoridade aeronáutica ou à entidade concedente uma garantia pelo cumprimento das suas

obrigações, nas condições e montantes que forem estabelecidos em regulamento ou que resultarem da contratualização da concessão.

Artigo 135.º

Matrícula das aeronaves

1. As aeronaves afectas aos serviços de transporte aéreo interno devem ter matrícula são-tomense, 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 136.º

Normas técnicas e operativas

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

Artigo 137.º

Itinerários, frequências, capacidade, horários e tarifas

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

Artigo 138.º

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

Artigo 139.º

Funcionamento, gestão, contabilidade e registos

1. Os exploradores que não se dediquem exclusivamente à exploração dos serviços de transporte aéreo interno, devem funcionar e desenvolver a sua actividade, de forma a delimitar a gestão correspondente aos serviços de transporte aéreo interno e demonstrar claramente os seus resultados.
2. O Governo regulamentará os requisitos a que devem obedecer os registos contabilísticos, a duração dos exercícios económicos e financeiros e a forma de apresentação de balanços, relatórios de gestão, contas do exercício e demais documentos de prestação de contas previstos na lei, bem como de demonstração de resultados.
3. As empresas devem igualmente dispor, além dos exigidos pelas leis em vigor, dos livros de registos auxiliares determinados pela autoridade aeronáutica.

Artigo 140.º

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 141.º

Fiscalização

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

Artigo 142.º

Cessação de actividades

1. Cessando as actividades de uma empresa de transporte aéreo, no termo do prazo previsto ou antecipadamente, as suas aeronaves, peças e 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 São Tomé e Príncipe, autorizar-se-á a sua exportação.

Artigo 143.º

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 como voos não regulares.

Secção II

Transporte de passageiros

Artigo 144.º

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 no mínimo 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 145.º

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 146.º

Efeitos da falta, irregularidade ou perda do bilhete de passagem

A falta, irregularidade ou perda do bilhete de passagem, bem como o não cumprimento do disposto no artigo 145.º, não prejudicam a existência, nem a validade do contrato, o qual ficará sujeito às disposições do presente Código.

Secção III

Transporte de bagagens

Artigo 147.º

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 148.º

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 n.º 2 do artigo anterior.

Artigo 149.º

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 150.º

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 transporte e a indicação da rota, se tiverem sido previstos;
 - m) A indicação de 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 pretenda 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 151.º

Prova de Contrato

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

Artigo 152.º

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

Artigo 153.º

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 n.º 2 do artigo 150.º, não afecta a existência, nem a validade do contrato, o qual ficará sujeito às regras do presente Código.

Artigo 154.º

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 155.º

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 ao transporte de passageiros.

Artigo 156.º

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 157.º

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, a qual se rege pelo disposto no Título X deste Código.

Capítulo III

Serviços de Transporte Aéreo Internacional

Artigo 158.º

Princípios de política aero-comercial

1. O estabelecimento da actividade aero-comercial na ordem internacional deve ser assegurado com base nos seguintes princípios:
 - b) A garantia aos transportadores aéreos nacionais do livre exercício dos direitos de sobrevoo e de aterragem técnica sem fins comerciais;
 - c) A procura de transporte aéreo entre o país e um determinado Estado estrangeiro deve ser satisfeita, de preferência, com transportadores de ambos os países;
 - d) A capacidade de transporte permitida aos transportadores de cada Estado deve ser equitativa e corresponder às necessidades dos tráfegos embarcados e desembarcados em cada um deles, por razões de desenvolvimento nacional ou de interesse público;
 - e) O critério previsto na alínea anterior deve, de igual modo, ser aplicado em relação aos tráfegos realizados por qualquer transportador estrangeiro de terceiros países para São Tomé e Príncipe e vice-versa;
 - f) Os tráfegos regionais devem ser, preferencialmente, atendidos por transportadores são-tomenses 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;

- g) A atribuição de qualquer direito internacional aero-comercial a um transportador estrangeiro, além de fundar-se em necessidades que a justifiquem, deve ser condicionada à equitativa reciprocidade da parte do outro Estado para com São Tomé e Príncipe ou os transportadores são-tomenses;
2. Na atribuição da capacidade de transporte aos transportadores de cada Estado deve ser tida em conta o interesse do utente;
 3. Na atribuição das licenças administrativas ou concessões aos transportadores são-tomenses ou estrangeiros, deve aplicar-se, de preferência, o princípio de múltipla designação;
 4. O desenvolvimento do transporte aéreo de mercadorias deve ser promovido de forma especial.

Artigo 159.º

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 igualmente aplicáveis às empresas nacionais que explorem os serviços de transporte aéreo internacional.

Artigo 160.º

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 161.º

Regulamentação dos processos de candidatura a licença e concessões de exploração

1. Na regulamentação dos processos de licença e concessões de exploração dos serviços de transporte aéreo internacional, deverá ter-se em conta os princípios e normas relativos à celeridade e simplificação administrativa, desde que não interfiram com a segurança das operações aéreas.
2. O interessado ou seu representante legal tem o direito de conhecer o andamento dos pedidos de exploração dos serviços de transporte aéreo internacional por si apresentados.

Artigo 162.º

Normas técnicas e operativas

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

Artigo 163.º

Itinerários, capacidade, frequências, horários e tarifas

A fixação de itinerários, capacidade, frequências, horários dos serviços de transporte aéreo internacional regulares bem como das tarifas depende da aprovação prévia da autoridade aeronáutica, incluindo os casos previstos nos tratados ou acordos bilaterais ou multilaterais sobre a matéria.

Artigo 164.º

Verificação prévia da documentação dos passageiros

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

Artigo 165.º

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 um ano.

Capítulo IV

Contrato de Código Compartilhado

Artigo 166.º

Definição

O 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 167.º

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 compartilhado, salvo decisão em contrário de tribunal judicial ou arbitral.

Artigo 168.º

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 169.º

Condições

1. A prestação do trabalho aéreo, em qualquer das suas especialidades, depende de autorização prévia da autoridade aeronáutica.
2. Os exploradores de trabalho aéreo devem preencher os seguintes requisitos:
 - a) Reunir as condições previstas no artigo 54.º;
 - b) Possuir capacidade jurídica, técnica e económica conforme a especialidade de trabalho aéreo em causa;
 - c) Operar com aeronaves de matrícula são-tomense.

Artigo 170.º

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 171.º

Legislação aplicável

1. O trabalho aéreo rege-se pelas disposições do presente Código e dos regulamentos que lhe são aplicáveis.
2. A autoridade aeronáutica poderá estabelecer as normas a que deve obedecer o trabalho aéreo, nas suas várias modalidades, bem como o regime da sua admissão.

Capítulo VI

Fiscalização

Artigo 172.º

Entidade competente

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

Artigo 173.º

Poderes gerais de fiscalização

Compete à autoridade de Aviação Civil designadamente:

- a) Exigir o cumprimento das obrigações previstas nas licenças e nas concessões de exploração atribuídas, 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 operativa ou garantidos os riscos cuja cobertura seja legalmente obrigatória;
- d) Proibir o emprego de material de voo que não ofereça segurança;

- e) Exigir que o pessoal aeronáutico possua as condições requeridas pelas disposições legais em vigor;
- f) Autorizar às pessoas singulares ou colectivas a representar no país as empresas estrangeiras de transporte aéreo internacional que não operem no território nacional e exercer a supervisão das mesmas, visando garantir o cumprimento das disposições legais e regulamentares que lhes sejam aplicáveis;
- g) Exigir que o pessoal aeronáutico possua as condições requeridas pelas disposições legais em vigor;
- h) 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 de Aviação Civil, até que a mesma seja totalmente saneada;
- i) Autorizar às pessoas singulares ou colectivas a representar no país as empresas estrangeiras de transporte aéreo internacional que não operem no território são-tomense e exercer a supervisão das mesmas, visando garantir o cumprimento das disposições legais e regulamentares que lhes sejam aplicáveis.

Artigo 174.º

Cumprimento dos Anexos Técnicos da Convenção de Chicago de 1944

1. A autoridade aeronáutica deve igualmente garantir o cumprimento das normas e métodos recomendados nos Anexos Técnicos específicos da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 1944, em tudo o que estiver relacionado com o disposto no artigo anterior.
2. Para efeitos do disposto no número anterior, a Autoridade de Aviação Civil deverá emitir, emendar, aprovar e publicar os Regulamentos da Aviação Civil de São Tomé e Príncipe, abreviadamente designados por RAC-STP, e todos aqueles que forem necessários para a adequada aplicação deste Código bem como das suas sucessivas modificações;
3. Sem prejuízo do disposto nos números anteriores a Autoridade de Aviação Civil pode conceder isenções aos regulamentos, salvaguardando a segurança e o interesse público.

Artigo 175.º

Obrigatoriedade de transporte gratuito de inspectores

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

Capítulo VII

Caducidade, Suspensão e Renovação das Licenças e Condições

Artigo 176.º

Causas

1. As licenças atribuídas por prazo determinado caducam com o vencimento deste.
2. Havendo ou não prazo de vencimento, a **Autoridade de Aviação Civil** 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 de aviação comercial, suspendê-las ou revogá-las, se:
 - a) O explorador não cumprir as obrigações a que está sujeito;
 - b) O serviço for interrompido, parcial ou totalmente, sem causa justificativa ou sem autorização da Autoridade de Aviação Civil;
 - c) A empresa for declarada em estado de falência, liquidação ou dissolução por entendimento da Autoridade de Aviação Civil, por decisão judicial ou, solicitado o seu concurso preventivo, não oferecer garantias adequadas para assegurar a prestação dos serviços;
 - d) O serviço for interrompido, parcial ou totalmente, sem causa justificativa;
 - e) A empresa for declarada em estado de falência, liquidação ou dissolução por decisão judicial ou, solicitado o seu concurso preventivo, não oferecer garantias adequadas para assegurar a prestação dos serviços;
 - f) O explorador se opuser à fiscalização e inspecção previstas no presente Código e seus regulamentos para garantir adequadamente a segurança operacional;
 - g) O explorador deixar de reunir os requisitos legais que deram origem a autorização ou concessão;
 - h) O explorador, ao receber uma notificação da Autoridade da Aviação Civil sobre incumprimento das disposições contratuais ou legais, não as corrigir ou sanar nos prazos estabelecidos nos contratos ou determinados pela Autoridade de Aviação Civil.
3. Os mecanismos de caducidade e rescisão das concessões de exploração serão fixados no respectivo contrato, com observância do disposto no número anterior.

Título IX
Sistemas Informatizados de Reservas

Capítulo I
Disposições Gerais

Artigo 177.º
Definições

1. Sistema informatizado de reservas (SIR) é todo o sistema informatizado, através do qual se:
 - b) 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;
 - c) Fazem as reservas para o uso de toda classe de serviços aéreos e conexos e a emissão dos respectivos documentos;
 - d) 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 um ecrã do tipo televisão, um teclado, uma impressora de bilhetes e demais equipamentos necessários, ligado ao sistema informatizado de reservas, mediante a qual se pode obter qualquer informação registada ou transmitida por esse sistema;
 - f) Utenente, toda a pessoa que utiliza o sistema informatizado de reservas para comprar um produto de transporte aéreo;
 - g) Apresentação neutra, toda a apresentação no ecrã 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 178.º
Propriedade

As pessoas singulares ou colectivas estrangeiras podem ser parcialmente proprietárias de sistemas informatizados de reservas instalados no país, até 49%.

Artigo 179.º
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 180.º
Liberdade de troca de informações

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

Artigo 181.º
Protecção de dados pessoais

1. Qualquer das partes envolvidas no funcionamento dos sistemas informatizados de reservas deve proteger, nos termos da respectiva legislação, a natureza confidencial dos dados pessoais que através deles recebam.
2. A autoridade aeronáutica autorizará, excepcionalmente, que os fornecedores de sistemas que operem no país tomem as medidas de protecção necessárias, nos casos em que não se aplique o princípio da

reciprocidade num outro Estado ou num sistema informatizado de reservas instalado no exterior, sem que isso implique a violação das disposições do presente Código.

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

Artigo 182.º

Extensão do regime

1. As disposições do presente Título aplicam-se a todos os 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 São Tomé e Príncipe 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 183.º

Obrigações gerais na introdução de dados e sua apresentação no ecrã

A introdução de dados num sistema informatizado de reservas e a sua apresentação no respectivo ecrã devem ser efectuadas de forma completa, clara, funcional, exacta e não discriminatória.

Artigo 184.º

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 no respectivo ecrã, de forma não discriminada e neutra e com base em critérios objectivos.

Artigo 185.º

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 186.º

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 187.º

Não exclusividade aos transportadores participantes

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

Artigo 188.º

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 189.º

Não manipulação indevida de informações dos transportadores participantes

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

Artigo 190.º**Igualdade e confidencialidade no fornecimento de informações**

3. O fornecedor do sistema deve proporcionar qualquer informação gerada por um sistema informatizado de reservas sobre uma determinada reserva a todos os transportadores envolvidos no serviço por esta abrangido, em condições de igualdade.
4. 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 191.º**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 192.º**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 193.º**Liberdade de utilização de tecnologias aos subscritores**

O fornecedor do sistema não deve exigir aos subscritores a utilização de um determinado terminal SIR, nem impedi-los 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 194.º**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 195.º**Intervenção da autoridade aeronáutica**

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

Capítulo III**Obrigações dos Transportadores Participantes****Artigo 196.º****Exactidão de informações ao fornecedor do sistema**

1. Os transportadores participantes são responsáveis pela exactidão de informações que proporcionam ao fornecedor do sistema, para serem introduzidas no seu sistema informatizado de reservas.
2. Com as informações sobre os seus serviços de transporte aéreo, os transportadores participantes fornecerão os elementos necessários à identificação de mudanças regulares do tipo de aeronave, utilização do código internacional de individualização de um transportador aéreo por outro, número de escalas regulares na rota e transporte de superfície necessário, bem como de qualquer mudança do aeroporto solicitada.

Artigo 197.º**Não discriminação dos fornecedores dos sistemas no fornecimento de informações sobre horários e tarifas**

Os transportadores participantes são-tomenses, bem como os demais que operem no país, devem fornecer informações sobre os horários e as tarifas a todos os fornecedores dos sistemas utilizados por subscritores estabelecidos em São Tomé e Príncipe, sem qualquer discriminação.

Artigo 198.º**Não exclusividade aos subscritores nas vendas**

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

Capítulo IV**Obrigações dos Subscritores****Artigo 199.º****Exactidão das informações introduzidas**

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

Artigo 200.º**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 201.º**Não manipulação indevida de informações**

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

Capítulo V**Contratos SIR****Artigo 202.º****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 203.º**Prazo**

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

Artigo 204.º**Cláusulas nulas**

1. São nulas as cláusulas contratuais que estabeleçam condições de monopólio, anti-concorrenciais 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 205.º**Não discriminação 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 206.º**Obrigações do fornecedor do sistema**

São obrigações do fornecedor do sistema:

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

Artigo 207.º

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 os terminais SIR de acordo com a forma indicada pelo fornecedor do sistema, sendo responsável pelo seu funcionamento, manipulação, perda ou deterioração;
 - c) Utilizar com cuidado os equipamentos dos 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 dos 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 dos 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 208.º

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 209.º

Rescisão

Os contratos referidos no presente capítulo podem ser rescindidos antes do termo do prazo fixado e sem cláusula penal, mediante aviso prévio efectuado com, pelo menos, 3 meses de antecedência.

Título X

Responsabilidade

Capítulo I

Danos Causados a Passageiros, Bagagens e Mercadorias

Artigo 210.º

Danos por morte ou lesão corporal e psíquica de passageiros

1. O transportador é responsável pelos danos causados por acidente ocorrido a bordo da aeronave ou durante qualquer das operações de embarque ou desembarque, de que tenha resultado a morte ou lesão corporal ou psíquica de passageiros.
2. Para efeitos do disposto no número anterior, entende-se por:
 - a) Operações de embarque, as realizadas durante o período em que os passageiros se encontram sob as ordens do transportador, até que entrem na aeronave;
 - b) Operações de desembarque, as realizadas desde o momento em que os passageiros abandonam a aeronave, até que deixem de estar sob as ordens do transportador.

Artigo 211.º

Danos a bagagens e mercadorias

1. O transportador é responsável pelos danos causados pela destruição, perda ou avaria acidental de bagagens e mercadorias registadas, ocorridas 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 212.º

Danos causados pelo atraso

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

Artigo 213.º

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 214.º

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 não determina, de igual modo, a nulidade de todo o contrato.

Artigo 215.º

Montantes da indemnização

1. No transporte aéreo de pessoas, o transportador paga, a título de adiantamento, às pessoas legitimadas a pleitear indemnização, a soma equivalente a 25% (vinte e cinco por cento) do valor total da indemnização devida, no prazo e forma determinados, o montante que se vier a estabelecer no respectivo regulamento não sendo este montante 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 mala ou volume de bagagem ou mercadoria e por quilo, salvo o disposto nos n.ºs 3 e 4 seguintes.
3. O expedidor ou o passageiro pode, no momento da expedição ou da entrega, declarar o valor das bagagens ou mercadorias, através de uma declaração especial dirigida ao transportador, mediante o pagamento eventual de uma quantia adicional.
4. No caso previsto no número anterior, havendo responsabilidade, o transportador é obrigado a pagar a quantia declarada, salvo se provar que o valor real das mercadorias ou bagagens é menor do que o seu valor declarado ou que este é superior ao interesse real do expedidor.
5. O montante da indemnização por quilo ou por cada mala ou volume de bagagem ou mercadoria é fixado por decreto.
6. É igualmente fixado por decreto o montante da indemnização em relação às bagagens de mão do passageiro.

Artigo 216.º

Prazos de reclamação de avarias, perdas ou atrasos

1. Nos casos de avaria ou perda parcial, o destinatário das bagagens e mercadorias deve dirigir a sua reclamação ao transportador, no prazo de cinco dias para as bagagens e dez dias para as mercadorias, a contar da data da respectiva recepção.
2. Nos casos de avaria ou perda total resultante do extravio ou da destruição, a reclamação deve, também, ser feita nos prazos previstos no número anterior, mas contados a partir da data em que o

transportador comunique ao proprietário da bagagem, ao expedidor ou destinatário da mercadoria, a ocorrência da avaria ou perda total.

3. Em caso de atraso na entrega das bagagens e mercadorias, a reclamação deve, de igual modo, ser feita nos mesmos prazos previstos no n.º 1, contados a partir das seguintes datas:
 - a) Em relação a bagagens transportadas na mesma aeronave que o passageiro, a partir da data da chegada do passageiro ao aeródromo de destino;
 - b) Em relação a bagagens não acompanhadas do passageiro ou mercadorias, a partir da data em que o transportador notifique ao proprietário ou destinatário a sua chegada.
4. Nos casos previstos no número anterior, a reclamação pode, ainda, ser feita de forma verídica, por menção consignada no documento de transporte ou por escrito, nos prazos estabelecidos no n.º 1.

Artigo 217.º

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 218.º

Efeitos de reclamações fora de prazo

A falta de reclamação nos prazos previstos no artigo 216.º determina a caducidade de qualquer acção contra o transportador, excepto se houver fraude deste.

Artigo 219.º

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

1. Se o voo previsto não for realizado, o passageiro tem direito ao reembolso do preço da passagem correspondente ao percurso não realizado e ao pagamento das despesas ordinárias de deslocação, alimentação, alojamento e comunicação.
2. Em caso de interrupção do voo, o passageiro tem direito ao reembolso da parte proporcional do preço da passagem pelo percurso não realizado e ao pagamento das despesas ordinárias de deslocação, alimentação, alojamento e comunicação, desde o lugar da aterragem até o lugar mais próximo que lhe permita continuar a viagem.
3. Se o voo for iniciado antes da hora fixada e por essa razão o passageiro não poder embarcar, ainda que estivesse à disposição do transportador no horário previsto, o mesmo tem igualmente direito, à sua escolha, à devolução do preço da passagem correspondente ao percurso não realizado ou à realização da viagem por conta do transportador e no primeiro voo disponível para a mesma rota através de um outro transportador.
4. No caso previsto no número anterior, ficam também a cargo do transportador as despesas ordinárias de deslocação, alimentação, alojamento e comunicação que o passageiro tiver que realizar.
5. O disposto nos números anteriores não impede a indemnização ao passageiro pelos danos sofridos, em virtude da não realização, interrupção ou antecipação do voo.

Artigo 220.º

Direitos do passageiro em caso de excesso de reservas

1. Se o transportador efectuar reservas para uma determinada viagem em número que exceda a capacidade da aeronave, os passageiros que, tendo as suas reservas confirmadas, não puderam embarcar devido a esse facto, têm direito de, à sua escolha, efectuar a viagem no voo seguinte e na mesma rota que o mesmo transportador tiver que realizar ou ser embarcados no primeiro voo semelhante de um outro transportador que fizer a mesma rota.
2. Em quaisquer dos casos previstos no número anterior, as despesas de deslocação, alojamento, alimentação e comunicações que os passageiros tiverem que efectuar devem ser suportadas pelo transportador responsável.
3. O disposto nos números anteriores não impede a indemnização ao passageiro pelos danos eventualmente sofridos.

Artigo 221.º

Falta ou atraso do passageiro ao embarque

1. O passageiro que chegar tarde ou não se apresentar 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. O previsto no número anterior não se aplica, se a aeronave partir com todos os lugares ocupados, devendo o transportador reembolsar 80% (oitenta por cento) do valor do bilhete de passagem ao passageiro.
3. Nos casos dos passageiros de 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.

Artigo 222.º

Âmbito de responsabilidade no transporte aéreo de pessoas

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

Artigo 223.º

Cumulação de responsabilidade

O disposto nos artigos 219.º e 220.º aplica-se sem prejuízo da responsabilidade do transportador, nos termos do presente Código e seus regulamentos, pelas infracções ou crimes eventualmente cometidos.

Artigo 224.º

Exclusão ou atenuação de responsabilidade

1. A responsabilidade do transportador aéreo pode ser excluída ou atenuada, se provar que os danos foram causados exclusivamente pela vítima ou que esta contribuiu para causá-los.
2. No transporte aéreo de pessoas, a responsabilidade do transportador pode, de igual modo, ser excluída ou atenuada, se provar que a morte ou lesão se deva exclusivamente ao estado de saúde do passageiro.
3. No transporte de bagagens e mercadorias, a responsabilidade do transportador é excluída, se o dano causado for devido exclusivamente à natureza ou ao defeito ou vício próprio das bagagens e mercadorias ou à sua defeituosa embalagem.

Artigo 225.º

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 226.º

Facto indesculpável

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

Artigo 227.º

Transporte sucessivo e combinado

1. O transporte que tiver que se efectuar por via aérea e sucessivamente por vários transportadores, através de um só contrato ou de uma série deles, é tido como transporte único, quando for considerado pelas partes como uma só operação.
2. No caso previsto no número anterior, o passageiro pode intentar acções directamente contra o primeiro transportador ou contra o transportador que efectuar o transporte durante o qual tenha ocorrido o acidente ou o atraso.
3. Tratando-se de transporte de bagagens e mercadorias, pode instaurar acções:
 - a) O expedidor, contra o primeiro transportador;
 - b) O destinatário ou quem tenha o direito à entrega, contra o último transportador;
 - c) O expedidor e o destinatário ou quem tenha o direito à entrega, contra o transportador que efectuar o transporte durante o qual tenha ocorrido a destruição, avaria ou o atraso.
4. Os transportadores referidos no número anterior são responsáveis solidariamente perante o expedidor, o destinatário ou quem tenha o direito à entrega das bagagens e mercadorias.
5. Nos casos de transporte sucessivo ou combinado realizado uma parte por aeronaves e outra parte por qualquer outro meio de transporte, as disposições do presente Código apenas se aplicam ao transporte aéreo.
6. As condições relativas ao transporte realizado pelos meios que não seja de transporte aéreo podem ser especialmente reguladas.

Artigo 228.º**Avaria comum**

1. É considerada avaria comum, a perda sofrida em virtude da cessação do contrato e de qualquer dano causado ou despesa extraordinária realizada pelo comandante de aeronave durante o voo, intencional e razoavelmente, para evitar os resultados de um perigo eminente ou diminuir as suas consequências para a segurança de aeronave, pessoas ou coisas.
2. A avaria comum é suportada pela aeronave, pelo frete e pelas bagagens e mercadorias registadas, em função do resultado útil obtido e na proporção do valor das coisas salvas.

Artigo 229.º**Responsabilidade do transportador de facto**

1. Se o transporte aéreo for contratado por um transportador e efectuado por outro, a responsabilidade de ambos perante o utente contratante é regulada pelas disposições do presente Capítulo.
2. O utente pode reclamar, tanto ao transportador com a quem contratou, bem como ao que efectuou o transporte, sendo ambos responsáveis solidariamente pelos danos que lhe foram causados, sem prejuízo das acções que, entre eles, podem ser propostas.
3. A reclamação prevista nos n.ºs 1 e 2 do artigo 216.º pode ser dirigida a qualquer dos transportadores.

Capítulo II**Danos causados no Transporte Gratuito de Pessoas****Artigo 230.º****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 231.º**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 232.º****Causas de responsabilidade**

1. Quem sofrer danos em terra causados por uma aeronave em voo ou pelo seu ruído anormal ou ainda, por pessoas ou coisas caídas, ou dela atirada, tem direito à sua reparação, nas condições fixadas no presente Capítulo.
2. Considera-se que uma aeronave se encontra em voo, desde que emprega a força motriz para se descolar, até ao momento em que termina o percurso da aterragem.
3. Para efeitos do disposto no n.º 1, a anormalidade do ruído da aeronave é determinada de acordo com as normas e métodos recomendados e previstos no Anexo 16 da Convenção de Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 1944.

Artigo 233.º**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, a usa 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 234.º**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 235.º

Exclusão ou atenuação de responsabilidade

1. Não há lugar à reparação, se os danos causados a terceiros em terra não forem a consequência directa dos factos referidos no n.º 1 do artigo 232.º.
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 236.º

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 encontrem em funcionamento quaisquer dos seus serviços ou equipamentos, tendo tripulação, bagagens ou cargas a bordo;
 - b) Se desloque pela superfície com o auxílio da sua própria força motriz;
 - c) Se encontre em voo.
3. Para efeitos do disposto na alínea c) do número anterior, considera-se que uma aeronave se encontra em voo, desde o momento em que empregue a força motriz para se descolar até ao momento em que termina o percurso da aterragem.

Artigo 237.º

Danos resultantes do abalroamento aéreo

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

- a) Pela colisão de duas ou mais aeronaves em movimento;
- b) 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 238.º

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 pessoas e bens a bordo é repartida entre cada um dos respectivos exploradores, proporcionalmente à gravidade da respectiva culpa e, não sendo possível determinar a proporcionalidade desta, em partes iguais.
3. Nos casos de concorrência de culpa, a responsabilidade dos exploradores de aeronaves é solidária, sem prejuízo do direito de regresso daquele que pagou uma quantia superior àquela que lhe competia contra o co-autor ou co-autores dos danos.

Artigo 239.º

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 10% do seu valor real.

Artigo 240.º

Exoneração de responsabilidade

1. O explorador de aeronave exonera-se da sua responsabilidade pelos danos causados, se provar que, tanto ele como os seus dependentes, tomaram todas as medidas necessárias para evitá-los ou que lhes foi impossível tomá-las.
2. Porém, o explorador de aeronave não pode invocar o disposto no número anterior, quando os danos causados derivam do seu comportamento doloso ou do de alguma das pessoas que trabalham na sua dependência directa, actuando no exercício das suas funções.

Secção III

Danos Causados a Terceiros a Superfície

Artigo 241.º

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 242.º

Direito de regresso

1. Nos casos previstos no n.º 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 6 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 243.º

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 244.º

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 Tráfego Aéreo**

Artigo 245.º **Responsabilidade**

1. Os órgãos de controlo de tráfego 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 tráfego aéreo começa no momento em que tomou ou devia tomar a aeronave sob a sua protecção ou o seu controle e cessa quando transfere tal protecção ou controle à um outro órgão de controlo de tráfego aéreo ou quando forem concluídas as operações para as quais foi solicitada a sua intervenção.
3. A responsabilidade dos órgãos de controlo de tráfego aéreo pelos danos que lhes compete indemnizar é integral e abrange:
 - a) O pleno ressarcimento dos danos materiais e morais causados às pessoas, em virtude da prática de actos ou omissões dolosos ou negligentes, por parte do seu pessoal, no exercício das suas funções e na esfera das suas competências;
 - b) O pleno ressarcimento dos prejuízos sofridos pelos 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 tráfego 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 tráfego aéreo ou destes e dos transportadores de aeronaves.

Artigo 246.º **Presunção e prova da culpa**

1. Presume-se que há culpa do órgão de controlo de tráfego aéreo, quando a vítima ou o transportador ou os transportadores lesados provarem que os danos resultaram da falha dos equipamentos electrónicos ou mecanismos automáticos das comunicações, salvo se aquele demonstrar que o seu pessoal tomou todas as medidas regulamentares e possíveis para evitar a falha.
2. Presume-se, de igual modo, que há culpa do órgão de controlo de tráfego aéreo, quando este, por razões de defesa nacional ou outras, não tenha fornecido os arquivos ou registos donde constem as mensagens trocadas entre o seu pessoal e os comandantes das aeronaves ou órgãos de controlo de tráfego aéreo e demais organismos.
3. Os arquivos e documentos relativos à protecção e ordenamento do voo, donde constem as mensagens trocadas entre as partes, devem ser conservados pelo prazo de 10 anos, período durante o qual os lesados ou seus herdeiros podem requerê-los, por escrito, ao órgão de controlo de tráfego aéreo, sob pena de caducidade.
4. Compete ao autor, a alegação e prova da culpa do órgão de controlo de tráfego aéreo, bem como da relação entre esta e o dano sofrido, sem prejuízo do disposto nos n.ºs 1 e 2.

Artigo 247.º **Exclusão de responsabilidade**

A responsabilidade dos órgãos de controlo de tráfego 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 248.º **Legitimidade activa e passiva**

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

Capítulo VII **Construtor de Aeronaves**

Artigo 249.º**Responsabilidade**

1. O construtor ou fabricante de uma aeronave é responsável perante o seu adquirente pelos danos que este venha a sofrer, em virtude de falhas na sua fabricação e, em geral, de qualquer falta de cumprimento ou cumprimento parcial, defeituoso ou tardio das suas obrigações assumidas contratualmente.
2. Para efeitos do disposto no número anterior, consideram-se falhas de fabricação de uma aeronave, as resultantes:
 - a) De defeitos, seja qual for a sua natureza, de projectos, modelos ou desenhos utilizados e de materiais empregados na sua construção, quer sejam produzidos pelo construtor ou adquiridos a terceiros;
 - b) Da execução defeituosa das tarefas por qualquer pessoa dependente do construtor, por não ter utilizado ou utilizado de forma indevida ou errónea as regras da arte.
3. O construtor ou fabricante de uma aeronave deve garantir ao seu adquirente o resultado da sua fabricação, por um período não inferior a 24 meses, quando se trate de aeronaves com o peso máximo até 5.700 quilos de descolagem autorizado pelo Certificado Tipo, e não inferior a 36 meses, tratando-se de aeronaves que ultrapassem essa tonelagem.
4. Os prazos previstos nos artigos anteriores começam a contar a partir da data da recepção definitiva da aeronave e uma vez certificadas as suas condições de navegabilidade 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 n.º 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 250.º**Modificações posteriores**

1. O construtor ou fabricante de aeronave deve comunicar ao respectivo explorador todas as modificações posteriores à recepção definitiva que melhorem a segurança do voo, bem como as que afectem a sua navegabilidade, independentemente do vencimento dos prazos previstos no n.º 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 navegabilidade, impostas ou recomendadas pelo construtor ou fabricante, são da responsabilidade do seu explorador.

Artigo 251.º**Exclusão de responsabilidade**

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

Artigo 252.º**Interpretação dos contratos de adesão**

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

Capítulo VIII**Trabalho Aéreo****Artigo 253.º****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 254.º**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 255.º**Aplicação de outras normas ao contrato de trabalho aéreo**

São aplicáveis ao contrato de trabalho aéreo, com as necessárias adaptações, as disposições dos artigos 212.º, 214.º n.ºs 1 e 2, 224.º n.ºs 1 e 2, 225.º, 232.º n.º 1, 233.º n.º 1 e 235.º n.º 2.

Título XI**Busca e Salvamento****Capítulo I****Disposições gerais****Artigo 256.º****Natureza**

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

Artigo 257.º**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 258.º**Regime aplicável em casos de participação de meios rodoviários ou marítimos**

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

Capítulo II**Direitos e Obrigações de Exploradores de Aeronaves****Artigo 259.º****Obrigações**

Os exploradores de aeronaves são obrigados a prestar ajuda que lhes for solicitada pela autoridade aeronáutica ou outra autoridade competente na busca de aeronaves, incluindo as públicas, salvo em caso comprovado de impossibilidade.

Artigo 260.º**Direito à indemnização**

1. Os exploradores de aeronaves que tenham prestado assistência a outra aeronave, colaborado na sua busca ou salvo alguma pessoa têm direito à indemnização pelas despesas e danos emergentes da operação.
2. As indemnizações a que se refere o número anterior são da responsabilidade do explorador da aeronave socorrida, não podendo, contudo, exceder, no seu conjunto, o valor da aeronave antes da ocorrência do facto que motivou a busca e salvamento.
3. Nos casos de busca de aeronaves públicas, o pagamento das indemnizações devidas pelas despesas e danos emergentes da operação é da responsabilidade do explorador da aeronave socorrida, até ao limite estabelecido no número anterior.

Artigo 261.º**Direito à remuneração**

1. Os exploradores de aeronaves que apenas tenham salvo bens têm direito a uma remuneração que, em caso algum, poderá ser superior ao respectivo valor.
2. A remuneração prevista no número anterior é da responsabilidade do explorador da aeronave socorrida, na proporção do respectivo valor.
3. Porém, os exploradores de aeronaves podem reclamar a remuneração a que têm direito directamente ao explorador da aeronave socorrida ou a cada um dos proprietários dos bens salvos.
4. A remuneração a que se refere este artigo é fixada e paga, tendo em consideração, não apenas os riscos incorridos, as despesas realizadas e as avarias sofridas pelo salvador, como também as dificuldades do salvamento, o perigo incorrido pelos socorridos e o valor dos bens salvos.
5. Se forem salvos simultaneamente pessoas e bens, os exploradores de aeronaves que tiverem salvo as pessoas têm direito a uma parte equitativa da remuneração fixada àqueles que tiverem salvo os bens, sem prejuízo da indemnização que lhes for devida.

Artigo 262.º

Indemnização e remuneração em caso de Aeronaves pertencentes ao mesmo explorador

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

Capítulo III

Direitos e Obrigações de Comandantes de Aeronaves

Artigo 263.º

Obrigações

1. Os comandantes de aeronaves são obrigados a prestar os seguintes socorros:
 - a) Assistência a outras aeronaves que se encontrarem em situação de perigo;
 - b) Salvamento de pessoas que se encontrarem a bordo de aeronaves em perigo.
2. As obrigações previstas no número anterior aplicam-se também às aeronaves públicas.

Artigo 264.º

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 265.º

Direito à remuneração

1. Nos casos previstos no artigo anterior, a prestação de socorro dá direito à retribuição se o comandante salvou ou contribuiu para salvar alguma pessoa.
2. Quando as obrigações previstas no n.º 1 do artigo 263.º forem cumpridas em relação a aeronaves públicas, é aplicável o disposto no n.º 3 do artigo 260.º.

Título XII

Investigação de Acidentes de Aviação

Artigo 266.º

Competência

1. Qualquer acidente ou incidente grave de aviação civil é investigado pela autoridade responsável pela investigação de acidentes de aviação, de conformidade com as normas e os processos estabelecidos para o efeito, com o único objectivo de determinar as suas causas e adoptar as medidas que visem evitar a sua repetição.
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 de aviação civil de acordo com os respectivos regulamentos.

Artigo 267.º**Obrigação de informar**

1. Qualquer pessoa que tomar conhecimento da ocorrência de qualquer acidente de aviação ou existência de restos ou despojos de aeronaves deve comunicá-la à autoridade mais próxima, pelo meio mais rápido e no tempo mínimo que as circunstâncias o permitirem.
2. A autoridade que tiver conhecimento de qualquer dos factos previstos no número anterior ou que neles tiver intervenção deve, de igual modo, comunicá-lo de imediato à autoridade aeronáutica mais próxima do lugar, adoptando, no entanto, as providências necessárias a uma adequada vigilância nos termos do artigo seguinte até à chegada desta.

Artigo 268.º**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 269.º**Obrigação de prestar declarações**

Qualquer pessoa é obrigada a prestar declarações perante as entidades responsáveis pela investigação de acidentes e incidentes de aviação em tudo quanto esteja relacionado com a investigação de acidentes e incidentes de aviação.

Artigo 270.º**Obrigações de relatar e sujeição a exame**

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

Artigo 271.º**Obrigação de sujeição à investigação técnica**

1. As aeronaves estrangeiras, públicas e privadas, que tenham sofrido acidentes no território nacional, no seu espaço aéreo e nas suas águas jurisdicionais, ficam sujeitas à investigação técnica prevista nos tratados e acordos internacionais.
2. As aeronaves são-tomenses, 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.
3. Os aeródromos e aeroportos nacionais, públicos e privados onde ocorram acidentes e incidentes, ficam sujeitos a investigação técnica prevista nos tratados internacionais.
4. Os membros das entidades responsáveis pela prevenção e investigação de acidentes e incidentes de aviação têm acesso, sem restrição aos aeródromos e aeroportos nacionais, públicos e privados onde ocorram acidentes e incidentes de aviação.

Artigo 272.º**Remoção e libertação da aeronave e objectos**

A remoção ou libertação da aeronave, dos elementos afectados e dos objectos que possam ter concorrido para provocar o acidente ou incidente só pode ser autorizada:

- a) Quando se tratar de acidentes ou incidentes graves, pela entidade responsável pela prevenção e investigação de acidentes e incidentes graves de aviação;
- b) Quando se tratar de incidentes, pela Autoridade de Aviação Civil.

Artigo 273.º**Ações judiciais e intervenções policiais**

1. A intervenção das entidades responsáveis pela prevenção e investigação de acidentes e incidentes de aviação não impede a acção judicial, 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 judiciais 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 da autoridade judiciária ou policial deve ser previamente concertada com as entidades responsáveis pela prevenção e investigação de acidentes e incidentes de aviação.

Artigo 274.º

Responsabilidade financeira de investigação de acidentes e incidentes

1. São da responsabilidade dos exploradores da aeronave envolvida em acidente ou incidente, as despesas inerentes às investigações relacionadas com o referido acidente ou incidente.
2. Em caso de acidente ou incidente envolvendo duas ou mais aeronaves, as despesas inerentes às investigações são da responsabilidade dos exploradores das aeronaves envolvidas, na proporção do respectivo valor.

Título XIII

Seguros

Artigo 275.º

Seguro obrigatório de pessoal de bordo

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

Artigo 276.º

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 277.º

Seguros dos exploradores nacionais

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

Artigo 278.º

Seguros de aeronaves estrangeiras

Nenhuma aeronave estrangeira será autorizada a circular no espaço aéreo são-tomense, 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 279.º

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 280.º

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 281.º

Âmbito temporal dos seguros obrigatórios

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

Artigo 282.º

Responsabilidade do segurador

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

Artigo 283.º

Responsabilidade do Estado São-tomense

O Estado São-tomense 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 por si desenvolvidas, reguladas no presente diploma.

Título XIV

Outras Actividades Aeronáuticas

Capítulo I

Aero-Clube

Artigo 284.º

Conceito de Aero-Clube

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

Artigo 285.º

Actividades aéreas

1. A autoridade aeronáutica pode autorizar os aero-clubes a realizar em qualquer parte do país onde a necessidade pública o exigir, as seguintes actividades aéreas próprias do trabalho aéreo:
 - a) Serviços complementares e turísticos;
 - b) Actividades científicas;
 - c) Actividades privadas;
 - d) Outras actividades inerentes à sua natureza e objectivos.
2. A autoridade aeronáutica regulamentará a forma e as circunstâncias em que serão concedidas as licenças para o exercício das actividades aéreas referidas no número anterior, bem como o regime de fiscalização necessária ao cumprimento dos requisitos previstos no artigo seguinte.

Artigo 286.º

Condições de licenciamento de actividades

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

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

Artigo 287.º

Condições de habilitação

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

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

Título XV

Fiscalização

Artigo 288.º

Competência e funções de fiscalização

1. A fiscalização do espaço aéreo, dos aeródromos e demais lugares aeronáuticos no território são-tomense e nas suas águas jurisdicionais é exercida pela autoridade aeronáutica.
2. Os trabalhadores da Autoridade de Aviação Civil, os respectivos mandatários, bem como as pessoas ou entidades qualificadas devidamente credenciadas que desempenhem funções de fiscalização, quando se encontrem no exercício das suas funções, são equiparados a agentes de autoridade e gozam, nomeadamente, das seguintes prerrogativas:
 - a) Acesso ilimitado e sem restrições e inspeccionar, a qualquer hora e sem necessidade de aviso prévio, aeronaves, aeródromos, instalações de serviços de navegação aérea, hangares, organismos de manutenções certificados, *ateliers*, áreas de tráfego, depósitos de combustíveis, escritórios dos operadores, zonas de manutenção do frete e organismos de formação aeronáutica, equipamentos e serviços de quaisquer outras entidades sujeitas a inspecção e controlo da Autoridade de Aviação Civil;
 - b) Requisitar de forma ilimitada e sem restrições documentos para análise, bem como equipamentos e materiais;
 - c) Determinar, a título preventivo, e com efeitos imediatos, mediante ordem escrita e fundamentada, a suspensão ou cessação de actividades, a imobilização de aeronaves ou o encerramento de instalações, quando da não aplicação dessas medidas possa resultar risco iminente para a segurança da aviação civil;
 - d) Suspender, a título preventivo, e com efeitos imediatos, mediante ordem escrita e fundamentada, o exercício dos privilégios outorgados por licenças, certificados, qualificações ou documentos, em caso de flagrante violação de deveres específicos contidos na lei ou em normas emitidas pela Autoridade de Aviação Civil, até que a mesma seja totalmente eliminada;
 - e) Identificar as pessoas que se encontrem em violação flagrante das normas cuja observância lhe compete fiscalizar, no caso de não ser possível o recurso a autoridade policial em tempo útil;
 - f) Solicitar a colaboração das autoridades administrativas e policiais para impor o cumprimento de normas e determinações que por razões de segurança devem ter execução imediata no âmbito de actos de gestão pública.
3. Da suspensão, cessação, imobilização ou encerramento a que se refere as alíneas c) e d) do n.º 2 é lavrado auto de notícia, o qual é objecto de confirmação pelo órgão competente da Autoridade de Aviação Civil no prazo máximo de 15 (quinze) dias, sob pena de caducidade da medida preventiva determinada.
4. Aos trabalhadores ou mandatários da Autoridade de Aviação Civil, bem como pessoas ou entidades qualificadas devidamente credenciadas que desempenhem as funções a que se refere o n.º 2, são atribuídos cartões de identificação, cujo modelo e condições de emissão constam de regulamento próprio.

Artigo 289.º

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 de Aviação Civil 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 290.º

Obrigaçao de comunicação à autoridade aeronáutica

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

Artigo 291.º

Providências em casos de detenção ou prisão

1. Quando houver detenção ou prisão de membros da tripulação de uma aeronave que estiver a prestar serviços de transporte aéreo, a autoridade que ordenar a medida deve tomar imediatamente as providências necessárias para possibilitar a continuação do voo.
2. Se durante o voo for cometida uma infracção a que, nos termos de tratados ou acordos internacionais ou da lei, caiba prisão preventiva, o comandante da aeronave deve tomar as medidas necessárias para prender a pessoa do infractor, a qual será apresentada à autoridade competente do lugar da primeira aterragem, lavrando-se auto com as formalidades estabelecidas no artigo 289.º.

Artigo 292.º**Apreensão de substâncias ou coisas perigosas**

1. A autoridade policial, judicial ou outra competente deve apreender as substâncias ou coisas perigosas referidas no artigo 150.º que se encontrarem a bordo de aeronaves, sem autorização especialmente exigida.
2. Se a apreensão for confirmada, as substâncias ou coisas referidas no número anterior são entregues, mediante requerimento, à autoridade aeronáutica, salvo disposição legal ou decisão judicial em contrário.

Artigo 293.º**Auxílio da força pública**

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

Artigo 294.º**Entrega e guarda de aeronave**

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

Título XVI**Infracções e Crimes****Capítulo I****Infracções****Artigo 295.º****Regime aplicável**

1. A violação das disposições do presente Código e dos seus regulamentos, directivas, ordens e instruções que não seja caracterizada por lei como crime constitui infracção, punível com multa e sanções acessórias, nos termos e condições previstos em legislação própria e, em tudo que nesta não estiver especialmente regulado, pela lei geral.
2. Na aplicação da lei geral a que se refere o número anterior, deve-se ter sempre em conta o disposto no artigo 8.º do presente Código.

Artigo 296.º**Sanções**

1. Às infracções previstas no artigo anterior podem ser aplicadas multas que variam entre os cento e cinquenta a cento e cinquenta mil Dólares dos EUA ou equivalente em Dobras.
2. Simultaneamente com as multas, podem ainda ser aplicadas as seguintes sanções acessórias, sem prejuízo de outras previstas na lei geral:
 - a) Suspensão de 30 dias até 6 meses, de licenças ou concessões atribuídas para a exploração de serviços aero-comerciais;
 - b) Inabilitação temporária de 30 dias até 4 anos, do exercício das funções conferidas pelos certificados de idoneidade aeronáutica;
 - c) Inabilitação definitiva do exercício das funções conferidas pelos certificados de idoneidade aeronáutica;
 - d) Revogação de licenças ou concessões atribuídas para a exploração de serviços aero-comerciais;
 - e) Caducidade de licenças ou concessões atribuídas para a exploração de serviços aero-comerciais;
3. As sanções previstas no número anterior são aplicáveis tendo sempre em conta a gravidade da infracção cometida, o grau de culpa, a situação económica e a qualidade do agente, bem como a circunstância de ter havido ou não conduta reiterada.
4. Sem prejuízo de outros casos permitidos pela lei e tendo sempre em conta as circunstâncias previstas no número anterior, pode, também, ser aplicada, no mesmo processo, 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 infracção 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 infracção 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 n.º 3, quando:
- a) Se torne evidente a inadaptação do infractor ao meio aeronáutico;
 - b) O infractor tenha cometido qualquer dos factos previstos nas alíneas do artigo 314.º;
 - c) O infractor for membro da tripulação.

Artigo 297.º

Competência

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

Artigo 298.º

Processo

1. O processo aplicável às infracções 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 infracção, a autoridade aeronáutica mantém a competência prevista no artigo anterior, devendo, no entanto, extrair cópia de todo o processo, que enviará ao Ministério Público no prazo máximo de 24 horas.
 - b) No caso previsto na alínea anterior, o Ministério Público não deduzirá acusação por infracção.
2. O processo por infracções aeronáuticas tem natureza sumária e urgente, devendo a sua tramitação revestir carácter de celeridade.

Capítulo II

Crimes

Artigo 299.º

Apoderamento ilícito de aeronaves

1. Quem perturbar o comando de uma aeronave em voo, se apoderar dela, ou exercer o seu comando, será punido com pena de prisão de oito a doze anos.
2. Na mesma pena incorrerá quem praticar os factos previstos no número anterior enquanto a aeronave estiver a realizar as operações imediatamente anteriores ou posteriores ao voo.
3. Se o agente for elemento da tripulação, a pena de prisão aplicável será de 12 a 16 anos.
4. Se dos factos previstos neste artigo resultar acidente, lesão ou morte, a pena de prisão aplicável será de 16 a 20 anos.

Artigo 300.º

Atentado contra aeronaves em voo e a sua segurança

1. Quem atentar contra a integridade de aeronaves em voo ou enquanto se realizam as operações imediatamente anteriores ou posteriores ao voo, será punido com pena de prisão de 2 a 8 anos.
2. Na pena prevista no número anterior, incorrerá quem puser em perigo a segurança de aeronaves:
 - a) Pela supressão ou falsidade de sinais;
 - b) Por comunicação indevida;
 - c) Por omissão da comunicação devida;
 - d) Por interferência nas comunicações aeronáuticas.
3. Se o agente for elemento da tripulação, a pena de prisão aplicável será de 8 a 12 anos.
4. Se, em consequência dos factos previstos neste artigo, resultar acidente ou lesão, a pena de prisão aplicável será de 6 a 12 anos e, se resultar morte, de 16 a 20 anos.

Artigo 301.º

Atentado contra a segurança de aeronaves interceptadas em voo

1. Quem praticar qualquer facto que coloque em perigo a segurança dos ocupantes de aeronaves em voo, quando interceptadas, será punido com pena de prisão de 2 a 8 anos.

2. Se, em consequência dos factos previstos no número anterior, resultar acidente ou morte de alguma pessoa, a pena de prisão aplicável será de 8 a 16 anos.

Artigo 302.º

Atentado contra a segurança da aviação civil

1. Será punido com pena de prisão de 2 a 8 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 tráfego aéreo.
2. Se, em consequência dos factos previstos no número anterior, resultar acidente ou lesão, a pena de prisão aplicável será de 2 a 8 anos e se resultar morte, de 8 a 12 anos.
3. Se o acidente for causado por imprudência ou negligência, a prisão aplicável será de 6 meses a 2 anos.
4. Se, nos casos previstos no número anterior, resultar lesão ou morte, a pena de prisão aplicável será de 2 a 18 anos.

Artigo 303.º

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

1. Quem conduzir ou fizer conduzir aeronaves em voo, não estando em condições de o fazer em segurança, nomeadamente por estar sob influência de drogas tóxicas, bebidas alcoólicas, estupefacientes ou substâncias psicotrópicas, ou violando grosseiramente as regras de condução, criando por esse facto, perigo efectivo para a vida ou para a integridade física de outrem ou para bens patrimoniais alheios de elevado valor, será punido com pena de prisão de 2 a 8 anos.
2. Se, em consequência dos factos previstos no número anterior, resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável será de 8 a 12 anos e se resultar lesão ou morte, de 12 a 16 anos.

Artigo 304.º

Condução e utilização ilícitas de aeronaves

1. Será punido com pena de prisão de 1 a 4 anos, quem:
 - a) Conduzir ou fizer conduzir aeronaves sem o certificado de idoneidade aeronáutica ou de navegabilidade ou encontrando os mesmos fora dos respectivos prazos de validade;
 - b) Conduzir ou fazer conduzir aeronaves inabilitadas, por não reunirem os requisitos mínimos de segurança e funcionamento que as habilitem a realizar voos;
 - c) Conduzir ou fazer conduzir aeronaves, sabendo da eliminação ou adulteração indevidas das suas marcas de nacionalidade ou de matrícula.
 - d) Utilizar aeronaves para qualquer propósito incompatível com os fins da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago em 1944.
2. Se, como consequência de qualquer dos factos previstos no número anterior, resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável será de 2 a 8 anos e, se resultar lesão ou morte, de 8 a 16 anos.

Artigo 305.º

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

1. Quem autorizar ou permitir indevidamente a entrada no território nacional ou nas suas águas territoriais, bem como o sobrevoos ou a saída destes, de qualquer espécie de explosivos através de aeronaves, será punido com pena de prisão de 6 meses a 3 anos.
2. Se, como consequência de qualquer dos factos previstos no número anterior, resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável será de 2 a 8 anos e, se resultar lesão ou morte, de 8 a 12 anos.

Artigo 306.º

Transporte irregular em aeronaves de coisas perigosas, armas e munições

1. Será punido com pena de prisão de 2 a 8 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 ou munições.
2. Se a prática dos factos previstos no número anterior se referir a substâncias inflamáveis ou coisas perigosas, a pena de prisão será de 6 meses a 3 anos.
3. Se, como consequência de qualquer dos factos previstos no n.º 1 resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável será de 2 a 8 anos e, se resultar lesão ou morte, é de 8 a 12 anos.

Artigo 307.º**Eliminação ou adulteração de marcas de nacionalidade e matrícula de aeronaves**

1. Quem eliminar ou adulterar as marcas de nacionalidade ou de matrícula de aeronaves, será punido com pena de prisão de 6 meses a 3 anos.
2. Se como consequência de qualquer dos factos previstos no número anterior resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável será de 2 a 8 anos, se resultar lesão ou morte, de 8 a 12 anos.

Artigo 308.º**Identificação falsa de aeronaves**

1. Quem identificar falsamente uma aeronave perante os serviços de tráfego aéreo, será punido com pena de prisão de 6 meses a 3 anos.
2. Se, como consequência do facto previsto no número anterior, resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável será de 2 a 8 anos e, se resultar lesão ou morte, de 8 a 12 anos.

Artigo 309.º**Aceitação ou certificação de identificação falsa de aeronaves**

1. Quem aceitar ou certificar a identificação falsa de uma aeronave perante os serviços de tráfego aéreo, será punido com pena de prisão de 6 meses a 3 anos.
2. Se em consequência de qualquer dos factos previstos no número anterior resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável será de 2 a 8 anos, se resultar lesão ou morte, de 8 a 12 anos.

Artigo 310.º**Autorização ilícita de voos**

1. Quem autorizar voos, sabendo da eliminação ou adulteração das marcas de nacionalidade ou de matrícula das aeronaves ou for cúmplice dessa eliminação ou adulteração, será punido com pena de prisão de 6 meses a 3 anos.
2. Se em consequência de qualquer dos factos previstos no número anterior resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável será de dois a oito anos, se resultar lesão ou morte, de 8 a 12 anos.

Artigo 311.º**Sobrevoo de zonas de proibição ou restrição de tráfego aéreo e recusa de aterragem forçada**

Quem conduzir ou fizer conduzir uma aeronave sobre zonas de proibição ou restrição de tráfego aéreo ou não acatar a ordem de aterrar num aeródromo são-tomense indigitado pela autoridade aeronáutica, será punido com pena de prisão de 2 a 8 anos.

Artigo 312.º**Cruzamento ilícito da fronteira aérea**

Quem conduzir ou fizer conduzir uma aeronave, atravessar a fronteira aérea do país por lugares distintos dos estabelecidos pela autoridade aeronáutica ou desviar ou fizer desviar uma aeronave das rotas aéreas fixadas para a entrada ou saída do território nacional ou das suas águas territoriais, será punido com pena de prisão de 6 meses a 3 anos.

Artigo 313.º**Exercício ilícito de funções aeronáuticas**

1. Quem exercer qualquer função relacionada com a aeronáutica civil sem o respectivo certificado de idoneidade ou decorridos 6 meses após o termo do prazo de sua validade ou, ainda, tendo sido inabilitado para seu exercício, será punido com a pena de prisão de 6 meses a 3 anos.
2. Se, em consequência de qualquer dos factos previstos no n.º 1, resultar acidente ou dano, a pena de prisão aplicável será de 2 a 8 anos e, se resultar lesão ou morte, de 8 a 12 anos.

Artigo 314.º**Incumprimento do dever de socorro aeronáutico**

Serão punidos com pena de prisão de 6 meses a 3 anos, o explorador ou comandante de aeronave e os demais elementos da tripulação que:

- a) Não colaborarem nas operações de busca de uma ou mais aeronaves perdidas, quando tal colaboração for solicitada pela autoridade competente;
- b) Não prestarem ajuda a outra aeronave em perigo, a pedido desta ou solicitação da autoridade competente;

- c) Não colaborarem no salvamento de pessoas ou bens, a pedido da aeronave em perigo ou acidentada ou a solicitação da autoridade competente.

Artigo 315.º

Funcionamento ilícito de Sistema Informatizado de Reservas – SIR

Será punido com pena de prisão de 6 meses a 3 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 seja distribuído ou comercializado através do referido sistema;
- b) Apresentar ou fizer apresentar, de forma discriminatória, num ecrã de um sistema informatizado de reservas, horários, tarifas, disponibilidades de lugares num voo, a selecção ou organização dos serviços, a conexão e as suas alternativas, bem como qualquer tipo de informação fornecida por um transportador participante do referido sistema.

Artigo 316.º

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

1. O subscritor de um sistema informatizado de reservas que, por si ou interposta pessoa, tenha causado prejuízos aos utentes, induzindo-os a adquirir um determinado produto de transporte aéreo por meio de oferta ou fornecimento de informações falsas ou distorcidas, será punido com pena de prisão de 6 meses a 3 anos.
2. Na pena prevista no número anterior incorrerá o subscritor de um sistema informatizado de reservas que, por si ou interposta pessoa, tenha causado prejuízos aos utentes, vendendo-lhes produtos de transporte aéreo falsos, incompletos ou discriminatórios.

Artigo 317.º

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 meses, seja qual for a sua natureza, pode ser-lhe aplicada a sanção acessória de inabilitação temporária do exercício de funções em que o crime foi cometido, por igual período e até ao limite previsto na alínea b) do n.º 2 do artigo 296.º, tendo em conta as circunstâncias referidas no n.º 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 n.º 3 do artigo 296.º:
 - a) Quando se torne evidente a inadaptação do infractor ao meio aeronáutico;
 - b) Nos casos previstos no artigo 314.º;
 - c) Nos casos previstos no artigo 300.º, se autor for membro da tripulação.

Artigo 318.º

Pena acessória de expulsão

Sem prejuízo do disposto na legislação penal e na lei que regula a situação jurídica do estrangeiro no território nacional, pode ser aplicada a pena acessória de expulsão ao estrangeiro condenado por qualquer dos crimes previstos nos artigos 299.º a 303.º.

Título XVII

Prescrição

Artigo 319.º

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

1. É de 2 anos 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 n.ºs 2 do artigo 241.º e 1, 2 e 3 do artigo 242.º.
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 320.º**Prazos de prescrição de dois anos**

1. É de igual modo de 2 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 da morte presumida do ausente.
3. Nas situações previstas na alínea b) do n.º 1, o prazo de prescrição conta-se a partir do dia da ocorrência do facto; porém, se a pessoa lesada não tiver conhecimento do dano ou da identidade do seu responsável, o prazo de prescrição começa a correr desde o dia em que pôde ter esse conhecimento, não podendo, contudo, exceder, em caso algum, os 3 anos a contar do dia em que o dano foi causado.
4. Nos casos previstos na alínea c) do n.º 1, o prazo de prescrição conta-se a partir do dia da ocorrência do facto.
5. Nas situações previstas na alínea d) do n.º 1, o prazo de prescrição conta-se a partir da data da ocorrência do acidente ou em que o lesado tomar conhecimento da lesão sofrida.
6. Nos casos previstos na alínea e) do n.º 1, o prazo de prescrição conta-se a partir da data da utilização dos serviços e, se estes não forem prestados, da celebração do contrato de transporte.

Artigo 321.º**Prazos de prescrição de três anos**

1. É de 3 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 tráfego aéreo.
2. Nos casos previstos na alínea a) do número anterior, o prazo de prescrição começa a correr desde o dia em que cessem as operações de busca e salvamento.
3. Nas situações previstas na alínea b) do n.º 1, o prazo de prescrição conta-se a partir do dia da ocorrência do facto.

Artigo 322.º**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 4 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 323.º****Autoridade aeronáutica**

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

Relatório final de análise e votação na especialidade do Projecto de Lei n.º 08/X/2016 – Alteração à Lei n.º 1/2009, de 28 de Janeiro – Código Aeronáutico**Introdução**

Nos dias 08 e 09 de Dezembro de 2016, a 4.ª Comissão Especializada Permanente da Assembleia Nacional procedeu à análise e aprovação na especialidade do Projecto de Lei n.º 08/X/2016 – Alteração à Lei n.º 1/2009, de 28 de Janeiro - Código Aeronáutico.

Nas sessões de trabalho estiveram presentes os Senhores Deputados Abnildo do Nascimento d'Oliveira, que as presidiu, Silvestre Moreno Mendes, Celmira de Almeida do Sacramento, José Manuel Costa Alegre e Sebastião Lopes Pinheiro, do Grupo Parlamentar da ADI, Brito Vaz d'Assunção do Espírito Santo, Deolindo Luís da Trindade da Mata e Dionísio Fernandes Leopoldino, do Grupo Parlamentar do MLSTP/PSD.

Na perspectiva de uma análise mais alargada e daí mais profícua do referido diploma, estiveram presentes de igual modo, na qualidade de convidados, os senhores Leopoldo Nascimento e Waldyr do Espírito Santo, quadros do Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC).

Análise do Projecto de Lei

A discussão na especialidade do Projecto de Lei de Alteração à Lei n.º 1/2009 – Código Aeronáutico, resultou na apresentação de uma propostas de eliminação, três de emenda e duas de substituição, como a seguir se indica:

a) Proposta de Eliminação

- Eliminou-se o artigo 4.º (Revogação e derrogação).

b) Propostas de emenda

- O ponto 6 do artigo 132.º passou a ter a seguinte redacção: «(...) *devem ser criados o Programa Nacional de Facilitação (PNF) e Programa Nacional de Segurança de Aviação Civil (PNSAC), respectivamente*»;
- A numeração do artigo 5.º passa para «artigo 4.º»;
- E a numeração do artigo 6.º passa para “artigo 5.º”.

c) Propostas de substituição

- A epígrafe do actual artigo 4.º, o termo «*aprovação*» foi substituído por «*Republicação*»;
- O actual artigo 4.º passa a ter a seguinte redacção «*É republicado, em anexo, com a redacção actual, o Código Aeronáutico aprovado pela lei n.º 1/2009, de 28 de Janeiro.*»

Votações e Aprovações

Com as devidas alterações, o Projecto de Lei de Alteração à Lei n.º 1/2009 – Código Aeronáutico, foi submetido à votação, tendo cada um dos seus artigos sido aprovado por unanimidade.

Texto final

Por fim, a Comissão elaborou o texto final do projecto de lei, em anexo ao presente relatório, que devem ser submetidos à votação final global pelo Plenário da Assembleia Nacional.

Comissão de Economia, Cooperação Internacional, Infra-estruturas, Recursos Naturais, Ambiente, Agricultura e Desenvolvimento Rural, São Tomé, 15 de Dezembro de 2016.

O Presidente, *Abnildo D'Oliveira*.

O Relator, *Silvestre Mendes*.

Carta do Ministro da Presidência do Conselho de Ministros e dos Assuntos Parlamentares ao Presidente da Assembleia Nacional

Exmo. Senhor
Presidente Assembleia Nacional

São Tomé

N/Ref.ª 278/13/GMPCMAP/2016

Assunto: Envio da Proposta de Lei de Base de Sistema Nacional de Planeamento

Excelência,

Para efeitos de apreciação, discussão e aprovação, junto tenho a honra de remeter a Vossa Excelência em apenso, a proposta de lei de base de Sistema Nacional de Planeamento.

Aceite, Excelência, os meus melhores cumprimentos.

Gabinete do Primeiro-Ministro em São Tomé, 16 de Novembro de 2016.

O Ministro da Presidência do Conselho de Ministros e dos Assuntos Parlamentares, Dr. *Afonso da Graça Varela da Silva*.

Proposta de Lei n.º 15/X/5.ª/2016 – Lei de Base do Sistema Nacional de Planeamento

Nota Explicativa

A limitada capacidade institucional para a gestão de processo de desenvolvimento, incluindo a concessão de políticas e modernização dos seus efeitos, foi identificada na Agenda de Transformação de São Tomé e Príncipe 2030, como um dos maiores desafios de desenvolvimento do País.

Os principais e as normas de direito financeiro em vigor, aprovado pela Lei 3/2007 de 3 de Fevereiro que regula o Sistema de Administração Financeira do Estado-SAFE, não são suficientemente abrangentes para regulamentar o processo de planeamento económico e social do País.

Neste contexto, a restauração do sistema de planeamento económico e social através da presente proposta de Lei de Bases e da Lei Orgânica da Direcção Geral do Planeamento, impõe-se como inadiável para clarificar o quadro institucional das competências, aumentar a capacidade de resposta das estruturas de planeamento a todos os níveis e tornar o Sistema de Planeamento e Administração Financeira mais eficiente.

O desafio que se impõe é construir um quadro jurídico que explicita o enquadramento conceptual que deve ser tomado como referência, estabeleça uma orgânica a vários níveis, defina as atribuições das entidades do sistema e estabeleça as normas de funcionamento, para que o planeamento seja um verdadeiro instrumento de gestão orientado para os resultados.

Assim sendo, a presente lei estabelece as bases do sistema nacional de planeamento, dispondo de 22 artigos, estando dividida em cinco capítulos.

O capítulo primeiro diz respeito aos princípios gerais e aos objectivos do planeamento económico e social, define o objecto, âmbito do Sistema Nacional de Planeamento, definições, objectivos do SNP, princípios gerais do SNP.

O capítulo segundo, referente aos Instrumentos de Planeamento procede à sua identificação e descrição. Este integra as Tipologias de Instrumento de Planeamento, designadamente, Estratégia de Longo Prazo, Plano Nacional de Desenvolvimento, Quadro de Despesas a Médio Prazo, Grandes Opções do Plano, Planos Sectoriais, Plano Regionais.

O capítulo terceiro trata da orgânica do Sistema Nacional de Planeamento, que integra os Órgãos Políticos, os Órgãos Consultivos, Estrutura Técnica do SNP. O capítulo quarto, trata do processo do planeamento, integra a responsabilidade técnica, acompanhamento e avaliação de planos, dever de informação e colaboração, e dever de coordenação.

O quinto e último capítulo trata as disposições finais e transitórias, faz referência ao instrumento vigente, regulamentação, e a data da entrada em vigor. Pelo exposto, essa reforma impõe-se como algo inadiável, uma vez que o Governo procura responder com a apresentação da presente proposta de Lei de Bases do Sistema Nacional de Planeamento as suas exigências.

Considerando que no âmbito da reforma da Administração Pública, o país tem vindo a reforçar os seus mecanismos de gestão do processo de desenvolvimento, que compreende um conjunto de reformas que abrangem o quadro legislativo em vigor e a organização dos seus serviços.

Considerando que a Lei n.º 3/2007, de 13 de Fevereiro, que aprova o Sistema de Administração Financeira do Estado – SAFE, estabeleceu os princípios básicos e as normas gerais de direito financeiro, abrangendo os órgãos de soberania e a administração directa e indirecta do Estado.

Considerando ainda que a mesma lei, pontifica a abordagem programática ao orçamento, subordinando a despesa pública à realização de objetivos estratégicos, requisito fundamental para a concretização dos princípios fundamentais da economicidade, da eficiência e da eficácia a que o SAFE está obrigado.

Considerando que o quadro em vigor no planeamento de políticas públicas na República Democrática de São Tomé e Príncipe não responde às necessidades que a abordagem referida exige, torna-se necessário proceder a sua atualização, para que possa assegurar níveis adequados de integração inter-temporal e intersectorial, a fim de contribuir para uma utilização mais racional e estratégica dos recursos disponíveis.

A presente lei visa definir os instrumentos e a orgânica que estruturam o Sistema Nacional de Planeamento Económico e Social do País.

Assim, a Assembleia Nacional decreta, nos termos da alínea b) do artigo 97.º da Constituição, o seguinte:

Capítulo I **Disposições gerais**

Artigo 1.º **Objecto**

1. É criado o Sistema Nacional de Planeamento, adiante designado por SNP.
2. O SNP estabelece o quadro de instrumentos de planeamento e de programação de investimento público com vista ao desenvolvimento económico e social do país.
3. O SNP estabelece o quadro de responsabilidades, as regras e os procedimentos necessários à elaboração, execução, acompanhamento e avaliação dos instrumentos de planeamento.

Artigo 2.º **Âmbito**

1. O presente diploma aplica-se a todas as entidades do sector público de São Tomé e Príncipe.
2. Para efeito do número anterior, considera-se sector público:
 - a) Administração Central, incluídos os órgãos de soberania;
 - b) Institutos Públicos, Serviços e Fundos Autónomos, incluída a Segurança Social;
 - c) Região Autónoma do Príncipe;
 - d) Entidades Reguladoras;
 - e) Autarquias Locais;
 - f) Sector Empresarial do Estado.

Artigo 3.º **Definições**

Para efeito do presente diploma, entende-se por:

- a) «Sistema Nacional de Planeamento», o conjunto articulado e integrado de princípios, entidades, órgãos, processos e respectivos instrumentos e sistemas de informação, com vista à materialização do planeamento estratégico nacional.
- b) «Entidade do Sector Público», o organismo com personalidade jurídica compreendido nos níveis da Administração Central directa e indirecta, na administração local, incluindo as empresas públicas e autoridades administrativas independentes, sejam de direito público ou direito privado, quando esta última receba transferências de recursos públicos.
- c) «Programa», o instrumento de organização das políticas públicas através de um conjunto de projectos de investimento, unidades finalísticas ou unidades de gestão e apoio, orientados para a realização de um objectivo estratégico comum preestabelecido e mensurável por indicadores definidos em um quadro lógico, e administrado por um Gestor de Programa.
- d) «Programa de Investimento», Programa composto por Projectos de Investimento e tem como objectivo a produção de um bem ou serviço específico, imediato, temporário e concorre para um aumento quantitativo ou qualitativo dos serviços prestados pelo Estado de forma permanente.
- e) «Projecto de Investimento», instrumento de programação utilizado para alcançar o objectivo de um programa de investimento, envolvendo um conjunto de actividades, limitadas no tempo, das quais resulta um produto que concorre para um aumento quantitativo ou qualitativo das políticas públicas.
- f) «Actividade», conjunto de acções realizadas para alcançar os objectivos dos projectos.
- g) «Processo de Planeamento», conjunto de actividades, procedimentos e instrumentos que definem as fases do planeamento abrangendo o planeamento de longo, médio e curto prazo.
- h) «Quadro Lógico», instrumento de programação representado por uma matriz que vincula aos custos das actividades os objectivos estratégicos de um programa, projecto ou unidade, traduzidos em metas indicadoras de desempenho e suas respectivas fontes de verificação.
- i) «Plano Sectorial (PS)», instrumento de planeamento de médio e longo prazo que materializa o Programa do Governo a nível sectorial.
- j) «Quadro de Despesa de Médio Prazo (QDMP)», instrumento de planeamento de, médio prazo que estabelece, descendentemente ou «de cima para baixo», os plafonds plurianuais e, ascendentemente ou «de baixo para cima», uma estimativa das despesas plurianuais das políticas actuais contidas nos programas, de forma a compatibilizar tais previsões com a disponibilidade de recursos.
- k) «Orçamento do Estado», instrumento de planeamento de curto prazo, que prevê as receitas e despesas de todas as entidades do Sector Público estruturado sob a forma de um conjunto de Programas, Projectos, Actividades, que permitam a realização das funções das respectivas entidades.
- l) «Seguimento e Avaliação (S&A)», fase do processo de planeamento que abrange o contínuo e sistemático acompanhamento da execução física e financeira dos instrumentos de planeamento, e a análise da relevância, eficiência, eficácia, efectividade e impacto dos instrumentos de planeamento,

com a finalidade de identificar os respectivos progressos e fragilidades, com vista a recomendar medidas conectivas para a optimização dos resultados.

Artigo 4.º

Objectivos do SNP

1. O SNP tem como desígnio promover o desenvolvimento sustentado, harmonioso e equilibrado do país, assegurando a justa repartição do rendimento nacional, a preservação do ambiente e a qualidade de vida dos cidadãos.
2. O SNP tem como objectivos gerais:
 - a) Promover uma afectação racional dos recursos financeiros do Estado com vista a assegurar a sua eficácia e eficiência na concretização das prioridades do desenvolvimento;
 - b) Garantir a compatibilidade dos instrumentos de planeamento de médio e longo prazo com os instrumentos de vigência anual;
 - c) Assegurar a coordenação na afectação de recursos e o alinhamento estratégico entre distintos níveis de governo e sectores de acção governativa;
 - d) Promover a participação da sociedade civil na definição, implementação e acompanhamento dos eixos estratégicos do desenvolvimento nacional.

Artigo 5.º

Princípios gerais do SNP

1. O SNP está subordinado aos seguintes princípios fundamentais:
 - a) Os instrumentos de planeamento do Sector Público devem ser elaborados executados de modo a que se harmonizem com cada uma das fases do ciclo de planeamento;
 - b) O Sistema Nacional de Planeamento aplica-se a todas entidades do Sector Público e obedece aos critérios de transparência da gestão do planeamento;
 - c) Os recursos públicos devem ser afetados ou disponibilizados sob a forma de programas, projetos e atividades e respetivos quadros lógicos;
 - d) Os processos e instrumentos de planeamento do Sector Público devem ser elaborados com base na compatibilização dos resultados a serem atingidos com os objetivos pre-estabelecidos;
 - e) Todas as operações de gestão de políticas públicas (programação, implementação e avaliação) devem ser efetuadas num sistema de informação assegurado por suporte informático de utilização uniforme, tendo em vista garantir a coerência, exatidão e automatismo das operações, bem como a consolidação da informação.

Capítulo II

Instrumentos de Planeamento

Artigo 6.º

Tipologia de Instrumentos de Planeamento

1. Integram o SNP as Estratégias de Longo Prazo, os Planos e os Instrumentos Complementares de Planeamento.
2. As Estratégias de Longo Prazo configuram a dimensão prospetiva do SNP e compreendem estratégias de âmbito global, que são designadas como Agenda de Desenvolvimento de Longo Prazo, e estratégias temáticas ou sectoriais.
3. Os Planos classificam-se de acordo com a seguinte tipologia:
 - a) Planos Nacionais;
 - b) Planos Sectoriais;
 - c) Planos Regionais;
 - d) Planos Distritais.
4. Os Planos Nacionais compreendem o Plano Nacional de Desenvolvimento e as Grandes Opções do Plano, os quais configuram a estrutura vinculativa do SNP e a base para a articulação entre este e o Orçamento Geral do Estado.
5. Os Planos Sectoriais constituem os instrumentos de planeamento específicos a domínios de acção governativa, sob a responsabilidade de um ou mais Ministérios.
6. Os Planos Regionais constituem os instrumentos de planeamento relativos à Região Autónoma do Príncipe, sob a responsabilidade do Governo da Região Autónoma do Príncipe.
7. Os Planos Distritais constituem os instrumentos de planeamento estabelecidos para cada Distrito ou conjunto de Distritos, de acordo com a decisão das respetivas Câmaras Distritais.
8. Podem ainda existir outros instrumentos de planeamento, designadamente de curto prazo ou de contingência, sempre que as respectivas autoridades administrativas o considerem adequado e as suas competências técnicas instaladas o permitam.

Artigo 7.º**Estratégias de Longo Prazo**

1. O Governo pode promover a elaboração de uma Agenda de Desenvolvimento de Longo Prazo, definida como instrumento de natureza prospectiva e mobilizadora do conjunto da sociedade para realização de objectivos de desenvolvimento económico e social de longo prazo, designadamente em articulação com os objectivos das Agendas para o Desenvolvimento das Nações Unidas.
2. O processo de elaboração e discussão pública da Agenda de Desenvolvimento de Longo Prazo deve ser organizado no sentido de estimular uma ampla participação da sociedade civil no debate sobre as grandes opções estratégicas e as prioridades para o desenvolvimento do país.
3. A Agenda de Desenvolvimento de Longo Prazo deve basear-se em exercícios de cenarização da inserção geoeconómica do país e das grandes tendências da sua evolução demográfica, económica, social e ambiental, e deverá incluir a identificação dos desígnios estratégicos de desenvolvimento, para os quais outros instrumentos de planeamento deverão contribuir, bem como objectivos quantificados, integrando sempre que adequado os compromissos internacionais a que a República Democrática de São Tomé e Príncipe esteja vinculada.
4. O Governo pode ainda promover a elaboração de Estratégias Sectoriais em domínios particularmente relevantes para o desenvolvimento económico ou o bem-estar da população.
5. As Estratégias Sectoriais identificam, com base em diagnósticos de natureza prospectiva, os objectivos estratégicos e o quadro geral da intervenção pública para os concretizar.
6. Às Estratégias Sectoriais aplicam-se o disposto no n.º 2, com especial ênfase no envolvimento dos actores económicos e sociais directamente envolvidos no respectivo âmbito de intervenção.

Artigo 8.º**Plano Nacional de Desenvolvimento**

1. O Plano Nacional de Desenvolvimento, adiante designado PND, é o plano de mais alto grau hierárquico do Sistema Nacional de Planeamento, vinculando directamente todos os Planos Sectoriais, Regionais ou complementares.
2. A vigência do PND coincide com a legislatura, sendo aprovado pela Assembleia Nacional no decorrer da primeira sessão legislativa e até 3 meses após a aprovação do Programa do Governo, mantendo-se em vigor até à aprovação do seguinte.
3. O PND estabelece as orientações estratégicas de médio prazo em todos os sectores relevantes para o desenvolvimento económico e social do país, em consonância com o Programa do Governo.
4. OPND inclui obrigatoriamente:
 - a) Um diagnóstico prospectivo da inserção do país na economia mundial e da situação económica e social do país;
 - b) Os objectivos estratégicos de médio prazo, nos principais domínios do desenvolvimento económico, social e institucional do país;
 - c) Um quadro das principais políticas e programas sectoriais ou regionais, adequados à concretização dos objectivos estratégicos, enunciando os respectivos objectivos específicos e as respectivas metas quantificadas;
 - d) Um referencial financeiro de suporte designado por Quadro de Despesa de Médio Prazo;
 - e) O quadro geral de medidas com vista à eficácia e eficiência na concretização dos objectivos do plano, bem como ao reforço da capacitação institucional do país.
 - f) Sistema de Monitorização e Avaliação.

Artigo 9.º**Quadro de Despesa de Médio Prazo**

1. O Quadro de Despesa de Médio Prazo, adiante designado QDMP, constitui o quadro de previsão da despesa de desenvolvimento de médio prazo alinhado com o PND, integrando as despesas com o investimento público e o apoio ao desenvolvimento, elaborado em termos compatíveis com as regras e a classificação orçamental em vigor, designadamente nos critérios institucional, programático, económico e por fontes de recursos.
2. O QDMP assegura a articulação entre o Sistema Nacional de Planeamento e o subsistema orçamental visando a gestão pública por resultados, através de:
 - a) Adequação das despesas públicas com o quadro macroeconómico estabelecido e com os objectivos de desenvolvimento;
 - b) Priorização das despesas, articulando a política governamental com o nível de despesas suportáveis e imprimindo maior eficiência técnica na afectação e distribuição dos recursos;
 - c) Maior previsibilidade no processo orçamental, permitindo analisar as despesas de cada sector e integrar as despesas correntes com as de investimento.
3. O QDMP tem um horizonte deslizando e é objecto de actualização anual.

Artigo 10.º

Grandes Opções do Plano

As Grandes Opções do Plano, adiante designadas GOP, constituem o instrumento de planeamento de curto prazo, fundamentando a proposta de Orçamento Geral do Estado ao estabelecer os objectivos de política económica e social, os programas, os projectos e as acções prioritárias do Governo para o ano seguinte.

As GOP devem estar em consonância com o Programa do Governo e os objectivos de médio prazo estabelecidos no PND.

As GOP incluem obrigatoriamente:

- a) Um enquadramento estratégico, que evidencie a sua consonância com o Programa de Governo e os objectivos de médio prazo estabelecidos no PND;
- b) Um diagnóstico do quadro macroeconómico, incluindo a situação das finanças públicas, e da situação económica e social do país, susceptível de fundamentar as prioridades de alocação de recursos do Orçamento Geral do Estado;
- c) Um balanço da implementação dos instrumentos de planeamento em anos anteriores;
- d) Um quadro dos programas a desenvolver, incluindo a fundamentação da sua racionalidade à luz dos problemas ou necessidades a enfrentar;
- e) A especificação dos programas em termos de acções que concorram para a concretização de objectivos específicos dos programas, compatíveis com a classificação orçamental em vigor, bem como dos indicadores e das metas que permitam a identificação dos resultados esperados em cada um dos domínios de incidência dos programas;
- f) O elenco das medidas de financiamento prioritário e dos grandes projectos a financiar no âmbito do Programa de Investimentos Públicos, que deve conter informação sobre investimentos de empresas públicas, fundos e organismos autónomos, bem como os investimentos do Governo Regional do Príncipe e das administrações distritais, a incluir na proposta de Orçamento Geral do Estado.

Artigo 11.º

Planos Sectoriais

1. Os Planos Sectoriais são da responsabilidade do Governo, cabendo a iniciativa da sua elaboração ao titular do respectivo domínio de acção governativa ou, no caso de abrangerem de forma transversal mais do que um domínio de acção governativa, aos titulares desses vários domínios.
2. Os Planos Sectoriais têm um horizonte temporal idêntico ao Plano Nacional de Desenvolvimento.
3. Os Planos Sectoriais estabelecem, no quadro das orientações estratégicas definidas pelo PND e pelo Programa do Governo, as orientações de médio prazo para os sectores-alvo, incluindo designadamente:
 - a) Um diagnóstico do contexto de partida sobre o qual se pretende intervir, que identifique os principais constrangimentos a ultrapassar e necessidades a satisfazer, bem como um balanço das lições da experiência de anteriores intervenções;
 - b) O modelo geral de intervenção, identificando os objectivos de médio prazo a alcançar, as linhas de intervenção prioritária e os programas, medidas ou acções em que se desdobram, enunciando os respectivos objectivos específicos e metas quantificadas;
 - c) O quadro de previsão da despesa de investimento público envolvida, elaborado em termos compatíveis com as regras e a classificação orçamental em vigor, designadamente nos critérios institucional, programático, económico e por fontes de recursos;
 - d) O quadro de medidas com vista à eficácia e eficiência na concretização dos objectivos do plano, bem como ao reforço da capacitação dos actores institucionais envolvidos.

Artigo 12.º

Planos Regionais

1. Os Planos Regionais são da iniciativa do Governo da Região Autónoma do Príncipe.
2. Os Planos Regionais estabelecem o quadro de articulação entre as intervenções de natureza nacional e sectorial na Região Autónoma do Príncipe e as intervenções tuteladas pelo Governo da Região, de acordo com o respectivo Programa de Governo.
3. Os Planos Regionais devem incluir, entre outros elementos:
 - a) O diagnóstico da situação económica e social da Região, no contexto do país, identificando os principais constrangimentos a ultrapassar e necessidades a satisfazer;
 - b) A definição dos objectivos de médio prazo para o desenvolvimento da Região Autónoma;
 - c) A formulação de um quadro global e coerente de intervenções na Região, incluindo as que se desenvolvem sob responsabilidade do respectivo Governo, bem como as promovidas pelos diferentes Ministérios;
 - d) A identificação do quadro de objectivos específicos relativos às intervenções referidas na alínea anterior, sempre que possível com metas quantificadas.

4. Na elaboração dos Planos Regionais, o Governo da Região Autónoma conta com a colaboração dos serviços competentes dos diversos ministérios com intervenções na Região e, em especial, do órgão ou serviço da Administração Central do Estado responsável por coordenar e superintender a preparação técnica, a monitorização e a avaliação dos instrumentos de planeamento.

Capítulo III Orgânica do Sistema Nacional de Planeamento

Artigo 13.º Órgãos Políticos

1. São órgãos políticos do SNP a Assembleia Nacional, o Governo, Assembleia Regional, Assembleia Distrital, o Governo da Região Autónoma do Príncipe e as Câmaras Distritais.
2. Compete à Assembleia Nacional, em matéria de planeamento:
 - a) Aprovar as leis relativas ao Plano Nacional de Desenvolvimento e às Grandes Opções do Plano;
 - b) Apreciar os relatórios de execução anuais e finais dos planos.
3. Compete ao Governo, em matéria de planeamento:
 - a) Elaborar e aprovar as Estratégias de Desenvolvimento de Longo Prazo;
 - b) Elaborar as propostas de lei relativas ao Plano Nacional de Desenvolvimento e às Grandes Opções do Plano;
 - c) Aprovar os Planos de natureza sectorial;
 - d) Coordenar a elaboração de instrumentos de planeamento prospectivo de longo prazo estimulando a participação da sociedade na discussão dos cenários de desenvolvimento e das grandes opções estratégicas nacionais;
 - e) Concretizar as medidas previstas nos planos;
 - f) Coordenar a execução descentralizada dos planos;
 - g) Coordenar a monitorização e avaliação dos planos de âmbito nacional e sectorial.
4. Compete ao Governo da Região Autónoma do Príncipe:
 - a) Elaborar o Plano de âmbito regional;
 - b) Concretizar as medidas inscritas no Plano Regional que se enquadrem no âmbito das suas competências;
5. Compete a Assembleia Regional:
 - a) Aprovar os Planos Regionais;
 - b) Apreciar os relatórios de execução anuais e finais do plano regional.
6. Compete às Câmaras Distritais:
 - a) Elaborar e aprovar os Planos Distritais;
 - b) Concretizar as medidas inscritas no Plano Distrital que se enquadrem no âmbito das suas competências.
7. Compete a Assembleia Distrital:
 - a) Aprovar os Planos Distritais;
 - b) Apreciar os relatórios de execução anuais e finais dos planos distritais.

Artigo 14.º Órgãos Consultivos

1. A participação da sociedade civil no processo de elaboração dos planos, bem como a apreciação da sua execução faz-se prioritariamente através do Conselho Económico e Social.
2. O Conselho Económico e Social emite pareceres, sem carácter vinculativo, sobre os planos e sobre os relatórios de execução que lhe são submetidos.

Artigo 15.º Estrutura Técnica do SNP

1. A estrutura técnica de suporte ao planeamento económico e social compreende os seguintes órgãos e serviços:
 - a) O órgão ou serviço da Administração Central do Estado responsável por coordenar e superintender a preparação técnica, a monitorização e a avaliação dos instrumentos de planeamento;
 - b) O órgão ou serviço da Administração Central do Estado responsável pela preparação e acompanhamento do Orçamento Geral do Estado;

- c) Os departamentos que, em cada Ministério, tenham competências em matéria de planeamento sectorial;
 - d) O departamento do Governo, da Região Autónoma do Príncipe, com competências em matéria de planeamento regional.
2. Compete ao Governo e ao Governo da Região Autónoma do Príncipe, através de leis orgânicas, definir o quadro de competências específicas dos órgãos ou serviços, respectivamente da Administração Central do Estado ou da Administração da Região Autónoma, referidos no número anterior.
 3. O órgão ou serviço da Administração Central do Estado responsável por coordenar e superintender a preparação técnica, a monitorização e avaliação dos instrumentos de planeamento, exerce autoridade técnica sobre os demais serviços do sistema de planeamento, podendo emitir orientações e instruções de cumprimento obrigatório para todas as estruturas da Administração Pública.
 4. A fim de promover a articulação institucional no âmbito da estrutura técnica de planeamento, o Governo pode determinar a criação de uma Comissão Técnica de Planeamento, a funcionar junto do órgão ou serviço referido na alínea a) do n.º 1, para a qual poderão ser convidados outros serviços e, em especial, representantes dos departamentos das Câmaras Distritais sempre que estejam em causa os respetivos instrumentos de planeamento.

Capítulo IV Processo de Planeamento

Artigo 16.º Responsabilidade técnica

1. A componente técnica do processo de planeamento, compreendendo as etapas de estudos e análises preparatórias, programação estratégica e desenho operacional, acompanhamento da execução, avaliação, informação e comunicação, é da responsabilidade geral do Governo, sendo concretizadas através das entidades e serviços competentes da Administração Pública.
2. Sem prejuízo do disposto no número anterior, podem participar no processo de planeamento outras entidades, designadamente ao abrigo de assistência técnica e da cooperação internacional, desde que a pedido do Governo ou das entidades e serviços competentes da Administração Pública, e estando salvaguardado o respeito pelos princípios e procedimentos estabelecidos na presente lei.

Artigo 17.º Acompanhamento e avaliação dos planos

1. Todos os planos estabelecidos ao abrigo do presente diploma são obrigatoriamente objecto de relatórios de execução, que espelhem os progressos alcançados na concretização dos seus objectivos, e a avaliação focada nos seus resultados.
2. Sem prejuízo do disposto no n.º 2 do artigo 5.º, dos relatórios de execução e de avaliação deve ser extraída uma síntese para divulgação pública.
3. Compete ao órgão ou serviço da Administração Central do Estado responsável por coordenar e superintender a preparação técnica, a monitorização e a avaliação dos instrumentos de planeamento, a definição dos calendários e metodologias adequados à concretização dos procedimentos de acompanhamento e avaliação, incluindo os de reporte institucional e de divulgação pública, ouvidos os serviços competentes nas áreas de intervenção de cada plano.

Artigo 18.º Dever de informação e colaboração

As entidades e serviços da Administração Pública, bem como as restantes instituições do Estado, designadamente os Institutos ou Agências Nacionais e as Empresas Estatais, estão obrigados ao dever de informação e colaboração com os serviços de Administração Pública competentes para a preparação, execução, acompanhamento e avaliação dos planos previstos no presente diploma.

Artigo 19.º Dever de Coordenação

Sem prejuízo das suas competências e atribuições próprias, as entidades e serviços da Administração Pública com competências ou responsabilidades atribuídas em matéria de planeamento e de programação e gestão orçamental estão sujeitas ao dever de coordenação, tendo em vista a eficiência e eficácia na utilização dos recursos orçamentais do Estado.

Capítulo V Disposições finais e transitórias

Artigo 20.º
Instrumentos vigentes

1. Os instrumentos de planeamento cujo período de vigência se prolongue para além da entrada em vigor da presente lei permanecem em vigor até à sua revisão ou substituição, o que se concretizará nos termos por ela dispostos.
2. A execução dos instrumentos de planeamento que permanecem vigentes em função do disposto no número anterior, deve passar a observar os princípios e procedimentos do SNP definidos na presente lei, incluindo as normas relativas ao acompanhamento, avaliação e informação pública.

Artigo 21.º
Regulamentação

1. Compete ao Governo regulamentar a presente lei até 30 dias após a sua entrada em vigor.
2. Compete ainda ao Governo criar condições para a implementação do sistema de informação do planeamento e para a sua adequada articulação com o sistema electrónico de programação e gestão orçamental, SAFE-e.

Artigo 22.º
Entrada em vigor

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

Visto e aprovado, em Conselho de Ministros, em 6 de Outubro de 2016.

O Primeiro-Ministro e Chefe do Governo, Dr. *Patrice Emery Trovoada*.

O Ministro da Presidência do Conselho de Ministros e dos Assuntos Parlamentares, Dr. *Afonso da Graça Varela da Silva*.

Pelo Ministro da Justiça e Direitos Humanos, Dr. *Carlos Olimpio Stock*.

O Ministro das Finanças e da Administração Pública, *Américo d'Oliveira dos Ramos*.