



BOLETIM DA REPÚBLICA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE

SUPLEMENTO

SUMÁRIO

Assembleia da República:

Lei n.º 21/2009:

Aprova a Lei de Aviação Civil.

Lei n.º 22/2009:

Aprova a Lei de Defesa do Consumidor.

Lei n.º 23/2009:

Aprova a Lei Geral sobre as Cooperativas.

Lei n.º 24/2009:

Aprova a Lei do Exercício da Medicina Privada.

Lei n.º 25/2009:

Aprova a Lei Orgânica da Jurisdição Administrativa.

ARTIGO 2

(Objectivos)

Constituem objectivos da presente Lei:

- a) estabelecer um quadro regulador da área da aviação civil;
- b) garantir a protecção do interesse público e da segurança aérea nacional;
- c) assegurar o cumprimento dos padrões internacionais de segurança aérea em todas as operações da aviação civil;
- d) garantir a implementação de normas e práticas recomendadas constantes dos anexos à Convenção Internacional sobre a Aviação Civil.

ARTIGO 3

(Definições)

1. O significado dos termos e expressões utilizados na presente Lei consta do glossário em anexo, que dela faz parte integrante.
2. Os demais termos utilizados e não definidos na presente Lei tem o significado que lhes é atribuído pelo léxico da Organização Internacional da Aviação Civil.

ARTIGO 4

(Âmbito de aplicação)

1. A presente Lei aplica-se aos operadores aéreos, aeródromos, aeroportos, heliportos, pessoas singulares e colectivas, passageiros, titulares de licenças aeronáuticas, produtos aeronáuticos e aeronaves civis registados em território nacional, bem como às actividades da aviação civil sujeitas à aprovação, autorização, licenciamento e certificação pelo Órgão Regulador Aeronáutico.
2. A presente Lei aplica-se ainda aos operadores aéreos estrangeiros, pessoas singulares e colectivas estrangeiras, titulares de licenças aeronáuticas estrangeiras, produtos aeronáuticos estrangeiros e aeronaves estrangeiras que operem em território nacional ou prestem serviços a nacionais, bem como às actividades da aviação civil realizadas por estrangeiros sujeitas à aprovação, autorização, licenciamento e certificação pelo Órgão Regulador Aeronáutico.
3. Salvo Tratado ou Convenção Internacional em contrário, a presente Lei é aplicável aos factos praticados em território moçambicano.
4. Exceptuam-se do âmbito da presente Lei as aeronaves do Estado, os aeródromos militares, os titulares de licenças aeronáuticas militares, os produtos aeronáuticos militares, bem como todas as actividades relacionadas com a aviação militar, quando não se encontram em actividade militar ou paramilitar.

ASSEMBLEIA DA REPÚBLICA

Lei n.º 21/ 2009

de 28 de Setembro

Havendo necessidade de actualizar a legislação da Aviação Civil e garantir a observância das normas, padrões e procedimentos internacionais, ao abrigo do disposto no n.º 1 do artigo 179 da Constituição, a Assembleia da República determina:

CAPÍTULO I

Disposições gerais

ARTIGO 1

(Objecto)

A presente Lei tem por objecto a definição das bases e princípios gerais a serem observados na área da aviação civil, por forma a garantir a segurança, regularidade e eficiência das operações de transporte aéreo.

ARTIGO 5

(Soberania sobre o espaço aéreo)

1. O Estado moçambicano exerce completa e exclusiva soberania sobre o seu território, abrangendo toda a superfície terrestre, a zona marítima e o espaço aéreo delimitados pelas fronteiras nacionais.

2. Consideram-se território moçambicano todas as aeronaves da República de Moçambique onde quer que se encontrem.

3. Todas as aeronaves civis moçambicanas, são consideradas território da República de Moçambique, quando em alto mar ou em território que não pertença a nenhum Estado ou ainda quando em sobrevoo sobre esse território.

ARTIGO 6

(Defesa do espaço aéreo)

É da competência das autoridades militares garantir a defesa do espaço aéreo nacional.

ARTIGO 7

(Princípio de autorização prévia e da gestão da utilização do espaço aéreo)

1. Sem prejuízo do disposto nos tratados, convenções ou acordos internacionais de que a República de Moçambique é parte, a utilização do espaço aéreo moçambicano por qualquer aeronave requer a autorização prévia do Órgão Regulador Aeronáutico.

2. O espaço aéreo é gerido de forma a possibilitar o movimento seguro ordenado e expedito das aeronaves.

3. As aeronaves que entram, sobrevoam ou saem do País devem seguir rotas internacionais previamente aprovadas para o efeito pelo Órgão Regulador Aeronáutico.

CAPÍTULO II

Administração da aviação civil

ARTIGO 8

(Competências do Governo)

Compete ao Governo:

- a) definir as políticas e linhas estratégicas para a área da aviação civil;
- b) definir políticas, estratégias e regulamentação específica para actividades de aviação não civil;
- c) estabelecer um órgão regulador eficaz, tendo em vista o desenvolvimento e aplicação da regulamentação económica e de segurança da área de aviação civil;
- d) assegurar a prestação de serviços de tráfego aéreo e de apoio à navegação aérea com base no princípio da comercialização e flexibilidade operacional da respectiva exploração;
- e) garantir a coordenação, facilitação e segurança no âmbito das actividades aeronáuticas;
- f) garantir a realização de actos de investigação, busca e salvamento, em casos de acidentes e incidentes aeronáuticos;
- g) garantir a implementação da Convenção Internacional sobre Aviação Civil e respectivos anexos;
- h) aprovar e mandar publicar os Regulamentos e Normativos Técnicos da Aviação Civil.

ARTIGO 9

(Órgão Regulador Aeronáutico)

1. É criado o Órgão Regulador Aeronáutico que tem como competências administrar a aviação civil em conformidade com a presente Lei e as disposições da Convenção Internacional sobre Aviação Civil e seus respectivos anexos, bem como de acordo com as convenções, acordos, tratados e protocolos de que a República de Moçambique é parte.

2. O Órgão Regulador Aeronáutico é uma entidade de direito público dotada de autonomia administrativa, financeira e funcional, sob tutela do Ministro que superintende a área da aviação civil.

3. A organização, funcionamento e demais competências são definidas no seu Estatuto Orgânico.

ARTIGO 10

(Comités de consulta)

O Órgão Regulador Aeronáutico pode criar órgãos de consulta de carácter não permanente com vista a incluir os sectores da área da aviação civil que representam o interesse dos utilizadores, consumidores, operadores e prestadores de serviços.

ARTIGO 11

(Delegação de competências)

1. O Órgão Regulador Aeronáutico pode delegar competências a qualquer pessoa singular ou colectiva com competências e idoneidade comprovadas na área da aviação civil para exercer e desempenhar os poderes que lhe forem conferidos.

2. Os representantes do Órgão Regulador Aeronáutico quando exercem a função de inspecção, supervisão e fiscalização das actividades relativas à aviação civil são equiparados a agentes de autoridade.

3. As qualificações e termos de operacionalização das actividades de inspecção, supervisão, fiscalização e auditoria dos representantes do Órgão Regulador Aeronáutico são estabelecidos em regulamentação específica.

ARTIGO 12

(Poderes de inspecção)

1. No exercício da função de inspecção, fiscalização e auditoria o Órgão Regulador Aeronáutico goza das seguintes prerrogativas:

- a) ter acesso a qualquer aeródromo, facilidade aeronáutica e aeronave, quer em terra ou em voo;
- b) verificar toda a documentação aeronáutica e inspeccionar os locais utilizados para o desenvolvimento de projectos de fabricação, manutenção e instalação de produtos aeronáuticos;
- c) suspender ou mandar cessar actividades, determinar o encerramento de instalações e interditar o uso de qualquer aeronave em caso de perigo;
- d) obrigar as pessoas singulares ou colectivas a adoptar medidas para garantir a segurança das operações;
- e) requisitar as pessoas que possam fornecer informação relevante para a supervisão ou investigação de situações que ponham em perigo a segurança aérea, cabendo ao Órgão Regulador Aeronáutico realizar o registo e investigação dos seus testemunhos, bem como identificar e actuar os infractores;

- f) recorrer às autoridades administrativas, policiais e judiciais quando necessário;
- g) munir-se de qualquer equipamento ou material necessário ao exercício da sua missão bem como fazer-se acompanhar por qualquer pessoa devidamente autorizada.

2. O Órgão Regulador Aeronáutico não deve divulgar informações relacionadas com as suas funções, excepto se associadas a investigações oficiais, revisão ou recurso de sanções impostas em conformidade com a presente Lei.

3. Os operadores aéreos nacionais são obrigados a transportar nas suas aeronaves o pessoal do Órgão Regulador Aeronáutico, a título gratuito, quando estes se encontrem em viagem de inspecção.

4. As normas e procedimentos das actividades de inspecção, fiscalização e auditoria são estabelecidos em regulamentação específica.

CAPÍTULO III

Aeródromos e heliportos

ARTIGO 13

(Classificação de aeródromos e heliportos)

1. Os aeródromos e heliportos podem ser classificados em:
 - a) públicos;
 - b) privados;
 - c) militares;
 - d) mistos.
2. Em função do tráfego que servem, os aeródromos e heliportos podem ainda ser classificados em:
 - a) domésticos;
 - b) internacionais.
3. Os aeródromos classificados de públicos ou privados agrupam-se em classes determinadas de acordo com o tipo de função que exercem e o tipo de tráfego que acomodam.
4. Compete ao Governo classificar e categorizar os critérios de ordenamento em classes, da natureza operacional, administrativa, de segurança e de facilitação dos aeródromos, de acordo com as convenções internacionais de que a República de Moçambique é parte.

ARTIGO 14

(Criação, construção, operação e manutenção)

1. É da competência exclusiva do Governo a criação de aeródromos que impliquem, entre outros, a existência dos seguintes requisitos:
 - a) instalações e equipamentos adequados ao exercício de controlo documental de passageiros e tripulantes;
 - b) controlo de alfândega e migração;
 - c) controlo sanitário e fitossanitário;
 - d) serviços de apoio e pessoal devidamente habilitado para o despacho de forma regular de tripulações, passageiros e respectiva bagagem, carga aérea e correio.
2. As pessoas singulares ou colectivas nacionais ou estrangeiras, mediante autorização do Governo, podem criar e construir outro tipo de aeródromos e heliportos não abrangidos pelo número anterior do presente artigo.

3. Os aeródromos domésticos apenas podem ser usados pelo tráfego internacional em caso de emergência, alternância, operações de busca e salvamento ou de derrogações especiais emitidas pelo Órgão Regulador Aeronáutico.

4. A aterragem duma aeronave que entra no espaço aéreo nacional deve ser feita num aeródromo de categoria internacional.

5. Toda a aeronave que partir do território nacional com destino a um país estrangeiro deve fazer a sua última aterragem num aeródromo de categoria internacional.

6. Os padrões, normas e procedimentos para a construção, operação, reabilitação e manutenção de aeródromos e heliportos são estabelecidos em regulamentação específica.

ARTIGO 15

(Propriedade de aeródromos e heliportos)

1. Os aeródromos e heliportos públicos são bens patrimoniais do Estado, podendo ser geridos por privados.
2. Os aeródromos e heliportos privados são bens patrimoniais de pessoas singulares ou colectivas de nacionalidade moçambicana ou estrangeira, de acordo com a legislação aplicável.

ARTIGO 16

(Expropriação por utilidade pública)

1. A expropriação por utilidade pública dá direito à indemnização nos termos da lei.
2. A proposta de expropriação por utilidade pública deve ser fundamentada em conformidade com a legislação aplicável.

ARTIGO 17

(Servidões aeronáuticas)

1. A utilização de propriedades e instalações vizinhas dos aeródromos e heliportos bem como das instalações de apoio à navegação aérea está sujeita a restrições especiais que visam garantir a segurança das operações aéreas designadas de servidões aeronáuticas.
2. O Órgão Regulador Aeronáutico, em conjunto com as autoridades municipais e locais, estabelece um plano geral de servidões aeronáuticas dos aeródromos e heliportos.
3. Os padrões, normas e procedimentos para o estabelecimento de servidões aeronáuticas são estabelecidos em regulamentação específica.

ARTIGO 18

(Segurança de voo)

1. Compete ao Órgão Regulador Aeronáutico proibir a instalação e uso de sinais, instalações de som ou iluminação que transmitam ondas de rádio ou outras instalações que constituam perigo para a segurança de voo.
2. Os padrões, normas e procedimentos para a instalação de obstáculos artificiais nas proximidades dos aeródromos e heliportos são estabelecidos em regulamentação específica.

ARTIGO 19

(Acesso aos serviços de apoio em terra)

1. Compete ao Órgão Regulador Aeronáutico emitir a licença de prestação de serviços de apoio em terra.

2. O uso das facilidades e serviços oferecidos nos aeródromos ou heliportos abertos à operação de transporte aéreo comercial é assegurado a todos os operadores aéreos sem discriminação, mediante pagamento das taxas aplicáveis.

3. O Órgão Regulador Aeronáutico pode limitar o número de provedores de serviço de apoio em terra, com base no critério da capacidade da infra-estrutura aeroportuária ou por motivos de segurança.

4. As condições para a solicitação e concessão da licença de serviços auxiliares em terra são estabelecidas em regulamentação específica.

ARTIGO 20

(Serviço aeroportuário)

1. Os valores devidos pela prestação do serviço aeroportuário e as condições da sua cobrança são determinados pelo Governo.

2. Os valores a que se refere o n.º 1 do presente artigo devem ser inseridos na publicação de informações aeronáuticas e comunicados à Organização Internacional da Aviação Civil.

3. Ficam isentas do pagamento do serviço aeroportuário as aeronaves dum Estado com o qual a República de Moçambique tenha firmado um Acordo sobre esta matéria.

CAPÍTULO IV

Aeronaves

ARTIGO 21

(Registo da nacionalidade e matrícula)

1. As aeronaves que operam em Moçambique estão sujeitas a registo da nacionalidade e matrícula.

2. As marcas de nacionalidade e matrícula moçambicanas podem ser, igualmente, atribuídas às aeronaves que operem mediante um contrato de locação, de acordo com a regulamentação específica.

3. As características físicas, conteúdo, localização e tamanho da placa de identificação são estabelecidas em regulamentação específica.

ARTIGO 22

(Contratos de utilização de aeronaves)

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

2. Os contratos referidos no número anterior, designadamente o de locação, de fretamento, de código compartilhado e outros que se mostrem necessários são objecto de registo junto do Órgão Regulador Aeronáutico.

3. As condições para o estabelecimento dos contratos referidos no número anterior são estabelecidas em regulamentação específica.

CAPÍTULO V

Aeronavegabilidade

ARTIGO 23

(Condições de aeronavegabilidade)

As aeronaves que operam no espaço aéreo nacional devem observar os requisitos de aeronavegabilidade estabelecidos pelo Órgão Regulador Aeronáutico.

ARTIGO 24

(Certificado tipo e de aeronavegabilidade)

1. A aeronavegabilidade referida no artigo anterior está sujeita à emissão de um certificado pelo Órgão Regulador Aeronáutico.

2. Os padrões, normas e procedimentos para a emissão, modificação, validação e transferência de responsabilidade dos certificados tipo e de aeronavegabilidade são estabelecidos em regulamentação específica.

3. O Órgão Regulador Aeronáutico reconhece a validade de um certificado tipo e de aeronavegabilidade emitido por outro Estado contratante quando o mesmo for validado como tendo condições equivalentes ou superiores àquelas exigidas pela Convenção Internacional sobre Aviação Civil.

ARTIGO 25

(Construção e modificação de aeronaves)

A construção, modificação de aeronaves ou componentes destas está sujeita às condições estabelecidas em regulamentação específica.

ARTIGO 26

(Manutenção de aeronaves)

1. A manutenção de aeronaves é efectuada por uma organização de manutenção devidamente autorizada.

2. Compete ao Órgão Regulador Aeronáutico aprovar a criação das organizações de manutenção de aeronaves bem como realizar a inspecção das respectivas actividades.

3. As condições para o estabelecimento e funcionamento das organizações de manutenção de aeronaves são estabelecidas em regulamentação específica.

CAPÍTULO VI

(Navegação aérea, telecomunicações aeronáuticas, informação e meteorologia aeronáuticas)

ARTIGO 27

(Classificação do espaço aéreo)

O espaço aéreo compreende:

- a) o espaço aéreo nacional;
- b) o espaço aéreo sob jurisdição nacional.

ARTIGO 28

(Utilização do espaço aéreo)

A utilização do espaço aéreo para efeitos de tráfego, comunicações e serviços meteorológicos obedece às condições estabelecidas em regulamentação específica e às convenções e tratados de que a República de Moçambique é parte.

ARTIGO 29

(Tráfego aéreo)

1. Compete ao Órgão Regulador Aeronáutico aprovar toda e qualquer organização de serviços de tráfego aéreo que deve actuar em conformidade com os padrões, normas e procedimentos para a prestação dos serviços de controle e informação de voo.

2. Os serviços de tráfego e todas as facilidades de navegação aérea são abertos em condições uniformes para as aeronaves de todos os países contratantes da Convenção Internacional sobre Aviação Civil.

3. Os padrões, normas e procedimentos de aprovação da organização de serviços de tráfego aéreo são estabelecidos em regulamentação específica.

4. Os serviços de tráfego aéreo estão sujeitos à inspecções e auditorias de segurança.

ARTIGO 30

(Telecomunicações aeronáuticas)

1. O Órgão Regulador Aeronáutico aprova a prestação de serviços de telecomunicações aeronáuticas ou operação de qualquer facilidade, à excepção dos casos particulares que são estabelecidos em regulamentação específica.

2. Compete ao Órgão Regulador Aeronáutico autorizar serviços de telecomunicações que disponham duma única estrutura técnica como serviços organizados em rede.

3. Os serviços de comunicações aeronáuticas estão sujeitos à inspecções e auditorias de segurança.

4. Os padrões, normas e procedimentos para a aprovação de uma organização de serviços de telecomunicações aeronáuticas são estabelecidos em regulamentação específica.

ARTIGO 31

(Informação e meteorologia aeronáuticas)

1. O Órgão Regulador Aeronáutico aprova o funcionamento dos serviços de informação aeronáutica e meteorologia aeronáutica e garante que estes obedeçam aos padrões estabelecidos nas convenções internacionais de que a República de Moçambique é parte.

2. Os serviços de informação aeronáutica e meteorologia aeronáutica estão sujeitos à realização de inspecção e auditoria de segurança.

3. Os padrões, normas e procedimentos para a aprovação da organização de serviços de informação aeronáutica e meteorologia aeronáutica são estabelecidos em regulamentação específica.

ARTIGO 32

(Operações de voo)

1. As operações de voo compreendem todos os procedimentos e acções relacionadas com o emprego de aeronaves.

2. Os padrões, normas e procedimentos aplicados à operação de voo são estabelecidos em regulamentação específica.

ARTIGO 33

(Serviço de navegação aérea)

1. Os valores devidos pela prestação do serviço de navegação aérea e as condições da sua cobrança são determinados pelo Governo.

2. Os valores a que se refere o n.º 1 do presente artigo devem ser inseridos na publicação de informações aeronáuticas e comunicadas à Organização Internacional da Aviação Civil.

3. Ficam isentas do pagamento de serviço de navegação aérea, as aeronaves dum Estado com o qual a República de Moçambique tenha firmado um Acordo sobre esta matéria.

CAPÍTULO VII

Pessoal aeronáutico, para – aeronáutico e navegante

ARTIGO 34

(Pessoal aeronáutico, para – aeronáutico e navegante)

1. O exercício das funções de pessoal aeronáutico, para – aeronáutico e navegante está sujeito à autorização e licenciamento pelo Órgão Regulador Aeronáutico.

2. Os padrões, normas e procedimentos aplicáveis às licenças e qualificações do pessoal aeronáutico, para-aeronáutico e navegante são estabelecidos em regulamentação específica.

3. Compete ao Governo estabelecer as normas para validação de licenças e autorizações concedidas a estrangeiros de acordo com tratados e convenções internacionais de que a República de Moçambique é parte.

ARTIGO 35

(Medicina aeronáutica)

1. O exercício de funções do pessoal aeronáutico e para – aeronáutico está sujeito ao preenchimento de condições de natureza física e psíquica prescritas pela Medicina Aeronáutica.

2. O Órgão Regulador Aeronáutico estabelece um órgão responsável pelo cumprimento, controlo e supervisão dos requisitos de Medicina Aeronáutica dos detentores de qualificações e licenças aeronáuticas.

3. Os padrões, normas e procedimentos aplicáveis à emissão de certificados médicos do pessoal aeronáutico e as obrigações da instituição designada são estabelecidos em regulamentação específica.

ARTIGO 36

(Formação e cursos de aviação civil)

1. O exercício de funções do pessoal aeronáutico, para-aeronáutico e navegante está sujeito a formação em escolas especializadas ou em cursos de aviação civil ou de actividades a ela relacionadas.

2. Os cursos e a formação ministrados nas instituições de formação do pessoal aeronáutico, para-aeronáutico e navegante estão sujeitos à autorização ou aprovação pelo Órgão Regulador Aeronáutico.

3. As escolas e centros de formação situados no estrangeiro que ministrem cursos de formação a técnicos moçambicanos carecem de reconhecimento pelo Órgão Regulador Aeronáutico.

4. Os certificados e diplomas do pessoal aeronáutico e para – aeronáuticos concedidos pelas escolas e centros de formação referidos no número anterior carecem de homologação pelo Órgão Regulador Aeronáutico.

CAPÍTULO VIII

Transporte e trabalho aéreos

ARTIGO 37

(Classificação)

1. O transporte aéreo classifica-se em:

- a) serviço de transporte aéreo público doméstico ou internacional;
- b) serviço de transporte aéreo privado doméstico ou internacional.

2. Os serviços referidos no número anterior podem ainda classificar-se em regular e não regular.

3. O trabalho aéreo classifica-se em:

- a) trabalho aéreo público doméstico ou internacional;
- b) trabalho aéreo privado doméstico ou internacional.

4. O transporte e trabalho aéreos podem ser operados de forma singular ou combinada.

ARTIGO 38

(Regime do transporte e trabalho aéreos)

1. O serviço de transporte aéreo e o de trabalho aéreo domésticos é liberalizado.

2. O serviço de transporte aéreo e o de trabalho aéreo internacional é estabelecido em conformidade com os acordos de que a República de Moçambique é parte.

ARTIGO 39

(Licenciamento)

1. As actividades de transporte aéreo público e privado são objecto de licenciamento pelo Órgão Regulador Aeronáutico.

2. Os requisitos para o acesso ao exercício de serviços de transporte aéreo público e privado e do trabalho aéreo público e privado são estabelecidos em regulamentação específica.

3. As licenças e autorizações para operar são intransmissíveis.

ARTIGO 40

(Reserva de tráfego)

A operação de serviços de transporte aéreo entre dois pontos localizados dentro do território nacional, mesmo com origem ou escala dentro do território dum Estado estrangeiro está reservada exclusivamente a transportadores aéreos nacionais.

ARTIGO 41

(Operadores de transporte e trabalho aéreos)

1. Os operadores de transporte e trabalho aéreos podem ser nacionais ou estrangeiros.

2. Designa-se operador aéreo nacional a companhia de transporte aéreo que tenha sua sede e lugar principal de negócios na República de Moçambique.

ARTIGO 42

(Certificação e inspecção)

O Órgão Regulador Aeronáutico deve certificar e inspecionar todas as actividades de transporte e trabalho aéreos de acordo com a regulamentação em vigor.

ARTIGO 43

(Seguros obrigatórios)

1. A exploração de serviços de transporte aéreo está sujeita ao estabelecimento do seguro obrigatório de responsabilidade civil sobre terceiros, passageiros, carga e correio.

2. A exploração dos aeródromos, de serviços de tráfego aéreo, de terminais e de outros serviços auxiliares está sujeita ao estabelecimento do seguro obrigatório sobre terceiros, carga e correio.

3. A exploração de serviços de trabalho aéreo é apenas sujeita ao estabelecimento do seguro obrigatório sobre terceiros.

ARTIGO 44

(Direitos dos passageiros em casos de anomalias, não realização de voo e excesso de reservas, danos a bagagem e mercadorias)

1. Nos casos de não realização, interrupção ou antecipação do voo, bem como na eventualidade de as reservas excederem a capacidade da aeronave para esse voo, os passageiros têm direito a ser ressarcidos nos seguintes termos:

- a) a não realização do voo ou a interrupção do voo conferem ao passageiro direito ao reembolso da

passagem aérea na medida do percurso não realizado e ao pagamento das despesas ordinárias de deslocação, alimentação, alojamento e comunicação;

- b) a antecipação do voo que impeça objectivamente o passageiro de embarcar dá direito, à sua escolha, entre a devolução do preço da passagem aérea correspondente ao percurso não realizado ou a realização da viagem por conta do operador no primeiro voo disponível para a mesma rota, através do mesmo ou de outro operador aéreo;
- c) em caso de excesso de reservas para um mesmo voo, o passageiro que tenha confirmação da reserva e que não possa embarcar devido a esse facto tem direito, à sua escolha e a expensas do operador, à realização da viagem no primeiro voo disponível para a mesma rota por conta do mesmo operador ou de outro operador aéreo.

2. A não comparência ou atraso do passageiro no embarque não confere a este o direito de devolução integral do preço da passagem aérea, nem ao pagamento de quaisquer outras despesas.

3. O operador aéreo é responsável pelos danos causados às mercadorias registadas e ocorridos durante o transporte aéreo, nomeadamente destruição perda ou avaria.

4. 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 operador aéreo, seja num aeródromo, a bordo de uma aeronave ou nas instalações do operador aéreo e, em caso de aterragem fora do aeródromo, em qualquer outro lugar.

5. O período de transporte aéreo compreende ainda o transporte rodoviário, marítimo ou fluvial efectuado fora de um aeródromo, se alguns desses transportes forem realizados em execução de um contrato de transporte aéreo, com o fim de proceder à carga, entrega ou ao transbordo.

6. O período de transporte aéreo compreende igualmente o período durante o qual as bagagens e mercadorias se encontram nos depósitos alfandegários, sob responsabilidade do operador aéreo com o fim de proceder a carga ou ao transbordo.

7. Aos danos causados ao passageiro, bagagem e carga e aos incidentes no voo que ocorram no decurso de transporte internacional e nacional, são também aplicadas as regras estabelecidas nas convenções internacionais de que a República de Moçambique é parte e na demais legislação em vigor.

ARTIGO 45

(Deveres do operador aéreo público)

O transporte aéreo público está sujeito às condições e requisitos estabelecidos em regulamentação específica e nos acordos, tratados, protocolos e convenções de que a República de Moçambique é parte.

ARTIGO 46

(Sistemas informatizados de reserva)

Os padrões, normas e procedimentos aplicáveis ao funcionamento e à organização dos sistemas informatizados de reserva são estabelecidos em regulamentação específica.

ARTIGO 47

(Obrigações de serviço público)

1. Sob proposta do Órgão Regulador Aeronáutico, o Governo pode recorrer aos regimes de obrigação de serviço público, no que se refere aos serviços aéreos regulares para as regiões de fraca densidade de tráfego no território nacional.

2. As condições e os procedimentos para a realização do serviço de obrigação pública são estabelecidos em regulamentação específica.

ARTIGO 48

(Incentivos aos operadores aéreos nacionais)

1. O Governo deve estabelecer incentivos exclusivamente destinados às entidades que operam em regime descrito no artigo anterior, que demonstrem ter realizado o património ou capital social compatível com a natureza da actividade a explorar e registem uma evolução favorável dos seus resultados de exploração.

2. Os incentivos a que se refere o número anterior podem traduzir-se nos seguintes benefícios:

- a) facilidades para aquisição e manutenção de materiais e equipamentos;
- b) concessão de aval ou garantias financeiras para os investimentos destinados ao equipamento ou expansão dos serviços;
- c) outros que se mostrarem de interesse público.

CAPÍTULO IX

Investigação de acidentes, incidentes aeronáuticos e serviço de busca e salvamento

ARTIGO 49

(Acidentes e incidentes aeronáuticos)

1. Sempre que ocorra um acidente ou incidente aeronáutico deve ser realizada uma investigação técnica com objectivo de prevenção de futuros acidentes e incidentes.

2. É da responsabilidade do Órgão Regulador Aeronáutico levar a cabo a investigação referida no número anterior.

3. No âmbito das suas competências, o Governo pode criar comissões de carácter permanente ou não que tenham como função monitorar ou reavaliar os resultados da investigação de acidentes e incidentes aeronáuticos levados a cabo pelo Órgão Regulador Aeronáutico.

ARTIGO 50

(Serviço de busca e salvamento)

Na ocorrência de aeronaves perdidas, acidentadas ou em perigo, transportando ou não pessoas e bens e ainda para o resgate de pessoas e bens afectados por aterragem forçada de aeronaves, o Órgão Regulador Aeronáutico deve desencadear operações de busca e salvamento em coordenação com outras entidades competentes.

CAPÍTULO X

Segurança, facilitação, cooperação e meio ambiente

ARTIGO 51

(Sistema nacional de facilitação e segurança)

1. A coordenação das actividades de facilitação e segurança aérea cabe ao órgão para o efeito criado, devendo o Órgão Regulador Aeronáutico assegurar a sua participação de acordo com os padrões, normas e procedimentos da Convenção Internacional sobre Aviação Civil.

2. Os operadores aéreos, aeroportuários, as organizações de manutenção, as organizações de serviço de tráfego aéreo, os operadores de serviços de apoio às actividades da aviação civil, devem estabelecer um sistema de segurança aérea que é submetido à aprovação do Órgão Regulador Aeronáutico.

3. As aeronaves estrangeiras que entrem no país estão sujeitas às medidas de segurança em vigor.

ARTIGO 52

(Cooperação internacional)

O Estado moçambicano pode estabelecer cooperação com outros estados e com organizações de segurança internacional em matéria de segurança aérea.

ARTIGO 53

(Actos de interferência ilícita)

O Governo deve estabelecer padrões, normas e procedimentos para proteger as pessoas e bens contra actos de interferência ilícita no âmbito da aviação civil.

ARTIGO 54

(Transporte de mercadorias perigosas)

1. É proibido o transporte de mercadorias perigosas em aeronaves civis no espaço aéreo nacional, salvo nas circunstâncias especiais em que haja autorização do Órgão Regulador Aeronáutico.

2. Os padrões, normas e procedimentos aplicáveis ao transporte de artigos ou mercadorias perigosas, são estabelecidos em regulamentação específica.

ARTIGO 55

(Retenção de aeronave)

A entrada, sobrevoos ou aterragem em território nacional, em contravenção ao disposto na presente Lei, conduz à retenção da aeronave pelo Órgão Regulador Aeronáutico até que sejam observadas as medidas regulamentares em vigor.

ARTIGO 56

(Intercepção de aeronaves civis)

No interesse da soberania e segurança nacional, conforme determinado pelas autoridades de defesa e segurança competentes, qualquer aeronave pode ser interceptada, empregando para o efeito todos os meios que forem julgados necessários, incluindo fazer aterrar no caso de se encontrar em voo no espaço aéreo nacional.

ARTIGO 57

(Meio ambiente)

1. Compete ao Governo assegurar o cumprimento dos padrões, normas e procedimentos de natureza ambiental de acordo com a legislação vigente bem como proteger o meio ambiente ao redor das infra-estruturas aeronáuticas.

2. Os padrões, normas e procedimentos para a protecção do meio ambiente são estabelecidos em regulamentação específica.

CAPÍTULO XI

Infracções e sanções

ARTIGO 58

(Instrução de processos de contravenção)

1. Compete ao Órgão Regulador Aeronáutico instaurar e instruir os processos de contravenção relativos às infracções previstas na presente Lei e respectivos regulamentos.

2. O processo de instrução das contravenções tem natureza sumária.

3. Os processos relativos às infracções susceptíveis de cominação criminal são remetidos às instâncias judiciais competentes.

4. O processo de instrução e de aplicação de multas é estabelecido pela respectiva regulamentação.

ARTIGO 59

(Contravenções)

1. A violação das disposições da presente Lei e dos respectivos regulamentos, que não seja caracterizada por lei como crime constitui contravenção punível com multa ou sanção estabelecidas em regulamento específico e, em tudo que não estiver especialmente regulado, pela lei geral.

2. Constituem contravenções todos os factos ilícitos que preencham um tipo legal correspondente à violação de disposições legais relativas à aviação civil para os quais se comine uma multa, suspensão de licenças, autorizações ou proibição de operação.

3. Para efeitos da presente Lei, constituem contravenções:

- a) operar qualquer aeronave civil sem certificado de aeronavegabilidade válido ou em violação dos termos de tal certificado;
- b) operar, em qualquer função da aeronave, sem o competente documento aeronáutico requerido ou em violação de qualquer termo, condição ou limitação de tal documento aeronáutico ou em violação de qualquer previsão contida na presente Lei e regulamentos em vigor;
- c) admitir como membro da tripulação de voo uma pessoa que não esteja devidamente certificada;
- d) actuar como operador aéreo sem o competente certificado ou em violação dos termos de tal certificado;
- e) operar um aeródromo sem o competente certificado ou em violação dos termos de tal certificado;
- f) prover serviços de tráfego aéreo, de informações aeronáuticas ou de telecomunicações aeronáuticas sem a aprovação do Órgão Regulador Aeronáutico ou em violação aos termos de qualquer aspecto da aprovação;
- g) operar uma aeronave em violação de qualquer regra, regulamento ou certificado emitido em conformidade com a presente Lei;
- h) oferecer ou aceitar mercadorias perigosas para transporte aéreo comercial, sem a observância da instrução técnica da Organização da Aviação Civil Internacional;
- i) infringir ou tentar infringir uma medida de segurança estabelecida ao abrigo da presente Lei e seus regulamentos;
- j) violar, enquanto detentor de um certificado emitido por uma escola ou organização de manutenção aprovada, qualquer termo, condição ou limitação, infringindo qualquer ordem, regra ou regulamento próprio da presente Lei;
- k) designar para um aeródromo ou serviço de controlo de tráfego aéreo uma pessoa que não possua o documento que a autorize a servir na função que exerce, excepto com a finalidade de fornecer o treino exigido;
- l) operar uma aeronave ou lançar objectos de uma aeronave de maneira imprudente, pondo em perigo pessoas e propriedades;

- m) cobrar qualquer tarifa ou taxa em violação ao regulamento aplicável;
- n) executar qualquer actividade aeronáutica em violação do regulamento aplicável;
- o) interromper sem autorização a prestação de serviços de assistência em escala;
- p) o incumprimento por um prestador de serviços ou um utilizador que pratique auto-assistência em escala das regras de conduta impostas à entidade gestora pela autoridade competente;
- q) proceder à aterragem ou descolagem de uma aeronave nos aeroportos inteiramente coordenados, sem que previamente tenha sido atribuída uma faixa horária, salvo motivo de força maior;
- r) não cancelar com a antecedência mínima de doze horas a faixa horária atribuída ao operador, relativamente à operação prevista;
- s) utilizar a aeronave com excesso de passageiros ou de peso sobre os máximos fixados no certificado de navegabilidade bem como transportar passageiros ou carga em lugar inadequado;
- t) transportar sem autorização, carga, equipamento ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública ou da aeronave;
- u) utilizar a aeronave com equipamento aerofotométrico sem a autorização da autoridade competente;
- v) utilizar a aeronave sem matrícula ou, estando matriculada em outro Estado, sem autorização de sobrevoos do território nacional;
- w) lançar objectos a bordo de aeronave em voo, ressalvados os casos de emergência ou de autorização especial;
- x) utilizar aeronaves ou tripulantes estrangeiros sem a observância do estabelecido na presente Lei e regulamentação em vigor;
- y) utilizar a aeronave na pendência da instrução de processo para o apuramento de actividade delituosa do proprietário ou operador;
- z) a inexistência de indicação actualizada no manual de operações de voo, dos limites de tempo de voo, de período de serviço de voo, do período de repouso ou do tempo de serviço.

ARTIGO 60

(Casos de emergência)

Consideram-se casos de emergência para efeitos do disposto na alínea w) do n.º 3 do artigo 59, as seguintes situações:

- a) razões meteorológicas, de falha técnica ou de segurança de voo;
- b) movimentos aéreos relativamente aos quais tenha existido uma alteração horária imprevista, provocada por uma anormal perturbação no controlo de tráfego aéreo;
- c) movimentos aéreos relativamente aos quais tenha existido uma alteração horária imprevista, provocada por atrasos não imputáveis à entidade gestora aeroportuária ou ao operador;
- d) movimentos aéreos relativamente aos quais tenha existido uma alteração horária imprevista, provocada por razões meteorológicas.

ARTIGO 61

(Cancelamento ou suspensão de licenças ou autorizações)

O Órgão Regulador Aeronáutico pode cancelar ou suspender a licença de um tripulante ou quaisquer outras licenças, certificados ou autorizações para o exercício de actividade aeronáutica, nos casos seguintes:

- a) procedimentos ou práticas, no exercício das funções ou fora delas, que revelem falta de competência ou idoneidade por parte dos seus titulares;
- b) operação de uma aeronave em desobediência aos regulamentos técnicos aeronáuticos estabelecidos pelo Órgão Regulador Aeronáutico;
- c) utilização de aeronaves para a realização de actividades contrárias aos padrões, normas, práticas, procedimentos e regulamentos vigentes;
- d) execução de serviços e trabalhos aéreos que comprometam a ordem e a segurança públicas;
- e) cedência ou transferência de direitos expressos nas licenças, contratos de concessão e autorizações sem a devida autorização do Órgão Regulador Aeronáutico.

ARTIGO 62

(Proibição de operação de aeronaves)

É proibida a operação duma aeronave, nos casos seguintes:

- a) prática das contravenções previstas no artigo 59 da presente Lei;
- b) incumprimento de pagamento de multa imposta ao proprietário ou operador;
- c) pendência de processo para o apuramento da actividade delituosa do proprietário de aeronave ou operador aeronáutico;
- d) requisição pelas autoridades aduaneiras, judiciais, de polícia ou de emigração, fundadas em razões de segurança ou interesse público.

ARTIGO 63

(Documento aeronáutico estrangeiro)

A violação resultante do uso de documento aeronáutico estrangeiro que não tenha sido emitido ou validado pelo Órgão Regulador Aeronáutico deve ser notificada à entidade aeronáutica do Estado que o tenha emitido, no sentido de obter as informações sobre a sua autenticidade.

ARTIGO 64

(Graduação das multas e sanções)

A graduação das multas e das sanções faz-se em função da ilicitude, da culpa do agente, dos benefícios obtidos e das exigências de prevenção, tendo ainda em conta a natureza singular ou colectiva do agente.

ARTIGO 65

(Multas)

A prática das contravenções previstas no artigo 59 da presente Lei dá lugar à aplicação de multas que variam de 50 salários mínimos a 600 salários mínimos em vigor no sector dos serviços não financeiros ou outro sector que o venha a substituir.

ARTIGO 66

(Crimes)

Os crimes contra a segurança da aviação civil são regulados de acordo com a legislação penal aplicável e com os tratados e convenções de que a República de Moçambique é parte.

CAPÍTULO XII

Disposições finais

ARTIGO 67

(Revogação)

É revogada toda a legislação que contrarie a presente Lei.

ARTIGO 68

(Regulamentação da lei)

Compete ao Governo regulamentar a presente Lei até cento e oitenta dias, a contar da data da sua publicação.

ARTIGO 69

(Entrada em vigor)

A presente Lei entra em vigor noventa dias após a sua publicação.

Aprovada pela Assembleia da República, aos 30 de Junho de 2009.

O Presidente da Assembleia da República, *Eduardo Joaquim Mulémbwè*.

Promulgada em 27 de Agosto de 2009.

Publique-se.

O Presidente da República, ARMANDO EMÍLIO GUEBUZA.

ANEXO**GLOSSÁRIO**

Acidente – acontecimento relacionado com a operação de uma aeronave, ocorrido entre o momento em que uma pessoa embarca com a intenção de voar e o momento em que todas as pessoas que embarcam com essa intenção tenham desembarcado e no qual se verifique o seguinte:

- a) uma pessoa tenha sofrido lesões mortais ou tenha ficado gravemente ferida nas circunstâncias seguintes:
 - encontrar-se na aeronave;
 - ter estado em contacto directo com qualquer parte da aeronave, incluindo as partes que se tenham separado da mesma aeronave;
 - ter estado directamente exposta ao fluxo dos reactores.

As circunstâncias atrás indicadas não procedem quando se trate de lesões ocasionadas por causas naturais, de ferimentos causados pelo próprio ou por terceiros ou sofridos por passageiros clandestinos escondidos fora das áreas normalmente reservadas aos passageiros e aos membros da tripulação.

- b) uma aeronave tenha sofrido danos ou falha estrutural de que resulte:
 - a alteração das suas características de resistência estrutural, de desempenho, de comportamento de voo;

— a necessidade de uma reparação importante ou a substituição de componente afectado.

As circunstâncias atrás indicadas não procedem quando se trate de falhas ou avarias de motor, quando os danos se limitem ao motor, às suas capotagens ou acessórios, ou no caso de danos que se limitem às hélices, às pontas das asas, às antenas, aos pneus, aos travões, às carenagens, às pequenas amolgadelas ou furos no revestimento da aeronave; ou

c) uma aeronave que tenha desaparecido ou ficado totalmente inacessível.

Actos de interferência ilícita – actos que põem em perigo a segurança da aeronave, das pessoas e bens ou que perturbem a ordem e disciplina no âmbito da aviação civil.

Aeródromo – área de terreno ou água definida, incluindo qualquer edifício, instalação e equipamento, que se pretenda usar no todo ou em parte para a chegada, movimento na superfície e partida de aeronaves.

- i. Aeródromos e heliportos públicos são infra-estruturas abertas às operações de transporte aéreo comercial, destinados ao público em geral;
- ii. Aeródromos e heliportos privados são as infra-estruturas utilizados apenas com a autorização do respectivo operador, de forma comercial ou não;
- iii. Aeródromos e heliportos militares são as infra-estruturas utilizadas exclusivamente para operações militares;
- iv. Aeródromos e heliportos mistos são as infra-estruturas abertas às operações de transporte aéreo comercial, destinadas tanto ao público em geral como às operações de natureza militar.

Aeronave - aparelho manobrável em voo, apto a sustentar-se e circular no espaço, mediante reacções aerodinâmicas.

Aeronave civil – aparelho utilizado em serviços aéreos públicos e privados.

Aeronave do Estado – aparelho utilizado para serviços militares, de alfândega, polícia, de transporte de Chefes de Estado ou outros serviços de aplicação da lei dum Estado.

Anexos à Convenção Internacional sobre Aviação Civil – documentos emitidos pela Organização da Aviação Civil Internacional, contendo os padrões, normas, procedimentos e práticas aplicáveis à Aviação Civil Internacional.

Aviação civil - conjunto de actividades e serviços vinculados ao emprego de aeronaves civis, incluindo as questões relacionadas com a segurança operacional e a segurança contra actos de interferência ilícita.

Contrato de código compartilhado – 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.

Convenção Internacional da Aviação Civil – Convenção assinada em Chicago, no dia 7 de Dezembro de 1944, relativa à aviação civil internacional, ratificada pela República de Moçambique, no dia 5 de Janeiro de 1977.

Espaço aéreo nacional - espaço aéreo sobrejacente à superfície terrestre, mar, águas interiores que constituem o território da República de Moçambique.

Espaço aéreo sob jurisdição nacional – espaço aéreo sobrejacente ao alto mar cuja responsabilidade aeronáutica foi atribuída internacionalmente ao país.

Heliporto – área situada no solo ou por cima de uma estrutura utilizada ou que se pretenda utilizar para a aterragem ou partida de uma aeronave de aterragem vertical.

Incidente – um acontecimento que não seja um acidente, relacionado com a operação de uma aeronave, que afecte ou possa afectar a segurança da exploração.

Inspector – pessoa ou instituição devidamente credenciada pelo Órgão Regulador Aeronáutico para exercer determinadas funções no âmbito da presente Lei.

Locação – contrato através do qual uma pessoa concede a outra o direito de posse exclusiva e uso de uma certa aeronave a outra pessoa, por um período de tempo ou número definido de voos.

Normativos técnicos da aviação civil – conjunto de normas, instruções, directivas, ordens e circulares de informação aeronáutica destinado a garantir a implementação dos padrões e práticas recomendadas e estabelecidas nos anexos à Convenção Internacional sobre a Aviação Civil.

Obrigação de serviço público – qualquer obrigação imposta a uma transportadora aérea em relação a qualquer rota para cuja exploração lhe tenha sido concedida uma licença pelo Estado, de adoptar todas as medidas necessárias para garantir a prestação de um serviço que satisfaça normas estabelecidas de continuidade, regularidade, capacidade e fixação de tarifas às quais a transportadora aérea não respeitaria se atendesse apenas aos seus interesses comerciais.

Operador aéreo – empresa titular de uma licença emitida pelo Órgão Regulador Aeronáutico para a prestação de serviços de transporte aéreo.

Órgão Regulador Aeronáutico – Instituição designada pelo Governo para regulamentar e controlar o desenvolvimento das actividades do âmbito da aviação civil em todos os seus aspectos técnicos, operacionais, económicos, incluindo de ordem pública e integridade territorial, de acordo com a legislação aplicável.

Pessoal aeronáutico – conjunto de pessoas habilitadas profissional e academicamente para o exercício de funções relacionadas com a operação, certificação ou manutenção de aeronaves civis ou dos serviços de navegação aérea.

Pessoal para-aeronáutico – conjunto de pessoas habilitadas profissional e academicamente para o exercício de funções complementares de apoio e suporte directo à actividade aeronáutica.

Pessoal navegante – conjunto de pessoas habilitadas profissional e academicamente para o exercício de funções a bordo de aeronaves durante o voo.

Produto aeronáutico – qualquer aeronave, motor de aeronave, parte de aeronave, sistema de aeronave ou parte componente de qualquer destes, incluindo sistema de computador ou *software*.

Representante – pessoa singular ou colectiva a quem foram atribuídas competências de outra entidade.

Serviço aeroportuário – conjunto de instalações e serviços disponibilizados pelo operador aeroportuário destinados a apoiar as operações aeronáuticas.

Serviço aéreo regular - serviço de transporte aéreo oferecido ao público em geral e operado de acordo com o horário publicado.

Serviço aéreo não regular – serviço de transporte aéreo operado em condições diferentes do serviço aéreo regular, incluindo, mas não se restringindo à operações de fretamento.

Trabalho aéreo – o serviço prestado por um operador aéreo, de forma onerosa, tendo como objecto outro que não seja a deslocação de passageiros, carga e/ou correio.

Transporte aéreo – serviço prestado por operador aéreo, tendo como objecto a deslocação de passageiros, carga ou correio.

Tripulante – indivíduo que desempenha funções específicas a bordo de uma aeronave, de acordo com as suas licenças, qualificações ou autorizações.