



JORNAL da REPÚBLICA

0.25 cents

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE TIMOR - LESTE

Sumário

Nota: - Informa-se que estes diplomas foram já anteriormente publicados em versão electrónica, (*web site*) estando já em vigor.

- Decreto-Lei do Governo n.º 1/2003 de 10 de Março:
Lei de Bases da Aviação Civil85
- Resolução do PN No. 1/2003 de 23 de Janeiro:
Sobre a eleição de um membro para o
Conselho Superior da Magistratura Judicial 96
- Resolução do Governo No. 1/2003 de 23 de Janeiro:
Sobre a designação de um membro para o
Conselho Superior da Magistratura 96

Decreto-Lei do Governo n.º 1/2003 de 10 de Março LEI DE BASES DA AVIAÇÃO CIVIL

Considerando a necessidade de se criar um corpo sistematizado de regras e de princípios a observar na Aviação Civil, em conformidade com os Acordos, Convenções e outros actos internacionais de que Timor-Leste é parte ou que pretende vir a ratificar;

Considerando que com essa base legal serão criadas todas as condições para a uniformidade técnica indispensável na regulamentação da actividade de Aviação Civil no país, garantindo-se, assim, o seu desenvolvimento ordenado.

O Governo decreta, nos termos da alínea d) do artigo 116.º da Constituição da República, para valer como lei, o seguinte:

CAPÍTULO I Disposições gerais

Artigo 1.º

1. Sem prejuízo do disposto em Tratados, Convenções ou Acordos internacionais de que Timor-Leste é parte, o presente decreto-lei regula todas as actividades da Aviação Civil, no espaço aéreo nacional e internacional confiado à jurisdição de Timor-Leste.

2. A navegação aérea nacional, em qualquer caso, e a internacional nos casos ocorridos em territórios de soberania de Timor-Leste obedecerão aos preceitos deste decreto-lei e seus regulamentos, sem prejuízo do estabelecido nos Tratados, Convenções e Acordos internacionais referidos no número anterior.

Artigo 2.º

1. O Estado timorense exerce completa e exclusiva soberania sobre o espaço aéreo acima do seu território e das suas águas territoriais.

2. Consideram-se território do Estado de Timor-Leste todas as aeronaves da Aviação do Estado onde quer que se encontrem.

3. As aeronaves timorenses da aviação pública e da aviação geral, também são consideradas território do Estado de Timor-Leste, quando em alto mar ou em território que não pertença a nenhum Estado, ou ainda quando em sobrevoo sobre esses.

4. Consideram-se em território de Timor-Leste e sujeitas à sua jurisdição, quaisquer aeronaves da aviação em geral que se encontrem em Timor-Leste, ou quando sobrevoem o território sob sua jurisdição.

5. Consideram-se praticados em Timor-Leste regendo-se pelas suas leis, todos os actos originados por aeronaves consideradas território estrangeiro, que produzirem ou vierem a produzir efeitos ou quaisquer danos em território Timor-Leste, ainda que os referidos actos tenham sido iniciados em território estrangeiro.

CAPÍTULO II Organização Administrativa

Artigo 3.º

A defesa, segurança, orientação, coordenação, fiscalização e controlo de todas as actividades relacionadas com a aviação civil e no espaço aéreo nacional e internacional sob jurisdição Timor-Leste, designadamente a prestação de serviços de transporte aéreo, exploração do serviço público aeroportuário e de apoio à navegação aérea, são da competência do Estado.

Artigo 4.º

1. Compete ao órgão de administração do Estado encarregado da aviação civil propor as respectivas políticas bem como as tarefas de orientar, coordenar, controlar e fiscalizar as actividades da aviação civil, compreendendo o exercício da autoridade e da tutela sobre as entidades civis ligadas a este, bem como as entidades civis de desporto aeronáutico e para-aeronáutico.

2. Ao órgão de administração do Estado encarregado da aviação civil compete ainda garantir que seja assegurado de modo efectivo a prestação de serviços de transporte aéreo, exploração do serviço público aeroportuário e de apoio à navegação aérea, com base no princípio da comercialização e flexibilidade operacional da respectiva exploração, sem prejuízo dos compromissos que decorram para Timor-Leste em virtude de Acordos, Tratados ou quaisquer outros actos internacionais, de que Timor-Leste seja parte.

3. Para execução das atribuições decorrentes deste diploma, o órgão referido neste artigo será dotado de personalidade jurídica e assumirá a forma de Instituto Público, com autonomia financeira e património próprio.

4. As funções, atribuições e composição orgânica do órgão referido neste artigo serão definidas na Lei Orgânica do Ministério dos Transportes, Comunicações e Obras Públicas e nos Estatutos daquele órgão, a aprovar com o diploma que estabelece a sua criação.

Artigo 5.º

O órgão referido no n.º 1 do artigo anterior é Autoridade Aeronáutica.

Artigo 6.º

1. Compete às autoridades militares competentes garantir a defesa do espaço aéreo nacional.
2. Legislação especial definirá os termos e princípios que regularão a execução do disposto no número anterior.

CAPÍTULO III

Utilização do espaço aéreo de Timor-Leste

SECÇÃO I

Regras gerais

Artigo 7.º

1. A utilização do espaço aéreo Timor-Leste por qualquer aeronave fica sujeita às disposições e normas estabelecidas neste decreto-lei, nos Tratados, Convenções e actos internacionais, de que Timor-Leste seja parte, bem como na demais legislação aplicável.
2. Sem prejuízo do disposto nos números seguintes, nenhuma aeronave matriculada ou ao serviço de Estado estrangeiro poderá sem autorização, sobrevoar o espaço aéreo Timor-Leste ou aterrar em território subjacente.
3. A Autoridade Aeronáutica poderá, no entanto, estabelecer excepções ao regime de utilização do espaço aéreo timorense, legalmente fixado, quando se tratar de operações de busca, assistência e salvamento ou de voos por motivos sanitários ou humanitários.
4. A Autoridade Aeronáutica poderá também estabelecer excepções ao regime de utilização do espaço aéreo, legalmente fixado, sempre que tais excepções decorram do estabelecido em acordo bilateral ou multilateral, onde o princípio do equilíbrio e reciprocidade de vantagens estejam integralmente observados e desde que tais acordos, ou respectivas emendas ou alterações, tenham sido, previamente, ratificadas pelo Governo de Timor-Leste.
5. Salvo os casos excepcionais expressamente previstos neste decreto-lei, as escalas comerciais ou não comerciais de aeronaves de países estrangeiros signatários ou não da Convenção Internacional sobre Aviação Civil estão sempre sujeitas à autorização prévia da Autoridade Aeronáutica competente, outorgada por acordo ou qualquer outro meio, devendo a operação cingir-se ao estipulado em tal autorização.

Artigo 8.º

1. Salvo autorização especial dada pela Autoridade Aeronáutica nacional competente, toda a aeronave matriculada noutro Estado fará obrigatoriamente a primeira aterragem e a última descolagem em aeroporto internacional.
2. Em Timor-Leste, são considerados aeroportos internacionais os aeroportos de Dili-Comoro e de Baucau
3. A Autoridade Aeronáutica definirá as operações de voo que pela sua natureza poderão ser autorizadas em aeroporto que não seja internacional, desde que no aeroporto ou aeródromo de destino estejam asseguradas as facilidades necessárias para o efeito.

SECÇÃO II

Limites

Artigo 9.º

A Autoridade Aeronáutica poderá definir áreas de tráfego aéreo proibidas, restritas ou perigosas, bem como estabelecer rotas de entrada ou saída, suspender total ou parcialmente o tráfego, ou ainda a utilização de determinado tipo de aeronaves, bem como a

realização de certas actividades aéreas, sempre que esteja em causa a segurança da navegação aérea ou o interesse público.

Artigo 10.º

1. É proibido efectuar com qualquer aeronave voos de acrobacia ou manobras que possam constituir perigo para os ocupantes do aparelho, para o tráfego aéreo e para instalações ou pessoas na superfície.
2. Exceptuam-se da proibição imposta pelo número anterior os voos de prova e demonstração, quando realizados com a observância das normas ou prescrições fixadas pela Autoridade Aeronáutica.

Artigo 11.º

1. Salvo autorização especial da autoridade aeronáutica, nenhuma aeronave civil poderá transportar explosivos, munições, armas de fogo, material bélico, equipamento destinado a levantamento aerofotogramétrico ou de prospecção, ou ainda quaisquer outros objectos ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública, da própria aeronave ou dos seus ocupantes.
2. O porte de aparelhos fotográficos, cinematográficos, electrónicos ou nucleares a bordo de aeronaves poderá ser limitado ou impedido quando a segurança da navegação aérea ou o interesse público assim o exigirem.

CAPÍTULO IV

Aeronaves

SECÇÃO I

Disposições gerais

Artigo 12.º

1. Para efeitos do presente decreto-lei, considera-se aeronave todo o aparelho que pode sustentar-se e circular na atmosfera, mediante reacções de ar que não sejam as reacções do mesmo contra a superfície terrestre.
2. As aeronaves, seja qual for o seu tipo, dividem-se em aeronaves do Estado e aeronaves civis.
3. São aeronaves do Estado:
 - a) as aeronaves militares, considerando-se como tal as aeronaves pertencentes as forças armadas, incluindo as requisitadas legalmente para missões militares;
 - b) as aeronaves propriedade do Governo, usadas para serviços alfandegários, serviço público de correios ou de polícia.
4. São aeronaves civis as aeronaves utilizadas em serviços aéreos públicos e privados.

SECÇÃO II

Nacionalidade e matrícula

Artigo 13.º

1. Qualquer aeronave é considerada da nacionalidade do Estado em que estiver matriculada.
2. Serão definidas por regulamento as características das marcas de nacionalidade e matrícula das aeronaves nacionais, bem como as condições e requisitos para a sua concessão e utilização.

SECÇÃO III

Registo aeronáutico de Timor-Leste

Artigo 14.º

1. É criado o Registo Aeronáutico de Timor-Leste, que funcionará adstrito à Autoridade Aeronáutica.

2. A matrícula das aeronaves Timor-Leste será feita no Registo Aeronáutico de Timor-Leste, o qual emitirá os respectivos certificados de matrícula.

3. A inscrição da aeronave no Registo Aeronáutico de Timor-Leste, deverá ser precedida do cancelamento do registo de matrícula em qualquer outro Estado.

4. No acto da inscrição, o Registo Aeronáutico de Timor-Leste atribuirá as marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave, as quais a identificarão para todos os efeitos.

Artigo 15.º

1. O Registo Aeronáutico de Timor-Leste tem natureza pública, podendo qualquer pessoa obter certidão do que dele constar.

2. Devem ser inscritos no Registo Aeronáutico de Timor-Leste, os actos para os quais tal seja, expressamente, exigido pelo presente diploma ou legislação dele decorrente nos termos do disposto no número seguinte, assim como por qualquer outra legislação vigente em Timor-Leste para o efeito.

SECÇÃO IV Navegabilidade

Artigo 16.º

1. Nenhuma aeronave poderá ser autorizada para voo sem a prévia emissão do correspondente certificado de navegabilidade, o qual só será válido durante o prazo estipulado, e enquanto observadas as condições obrigatórias nele mencionadas.

2. Serão estabelecidos em regulamento próprio os requisitos, condições e provas necessárias à obtenção ou renovação do certificado referido no número anterior, assim como o prazo de vigência e casos de suspensão ou cancelamento.

3. Poderão ser validados certificados de navegabilidade emitidos no estrangeiro, desde que os mesmos atendam aos requisitos fixados nos termos do número anterior, bem como as condições aceites internacionalmente.

SECÇÃO V Exploração de aeronaves

Artigo 17.º

1. É exploração de aeronave quando uma pessoa, proprietária ou não, dela faz uso, legitimamente, por conta própria, quer directamente, quer por interposta pessoa, para fins de transporte aéreo e com ou sem fins lucrativos.

2. Para efeitos do número anterior, faz uso de aeronave por conta própria a pessoa que, proprietária ou não, detém a gestão técnica e náutica da aeronave.

3. Não é havida como exploração, para efeitos do presente decreto-lei, a mera gestão comercial da aeronave, já equipada e tripulada.

Artigo 18.º

1. É explorador ou operador de aeronave a pessoa que, nos termos do artigo anterior, faz uso da aeronave por conta própria.

2. O explorador ou operador contratual de aeronave só é reputado como tal se estiver inscrito no Registo Aeronáutico de Timor-Leste, excepto quanto à determinação da responsabilidade civil inerente à exploração da aeronave.

SECÇÃO VI Constituição, modificação e extinção de direitos sobre aeronaves

SUBSECÇÃO I Princípios gerais

Artigo 19.º

Em tudo o que não for especialmente regulado neste decreto-lei e demais legislação especial aplicável, todos os actos ou negócios jurídicos constitutivos, modificativos e extintivos de direitos sobre aeronaves serão regulados pela lei geral em vigor, com as necessárias adaptações.

Artigo 20.º

Os direitos referidos no artigo anterior só terão eficácia desde que inscritos no Registo Aeronáutico de Timor-Leste.

SUBSECÇÃO II Aquisição e perda de propriedade sobre aeronave

Artigo 21.º

A propriedade de uma aeronave adquire-se pela construção e demais modos previstos na lei.

Artigo 22.º

1. A propriedade de uma aeronave perde-se pelo abandono, perecimento e pelos demais modos previstos na lei.

2. Considera-se abandonada a aeronave quando não for possível determinar a sua legítima origem ou quando o proprietário manifestar a vontade de a abandonar.

3. Considera-se perdida a aeronave após 180 dias contados da data em que dela se teve a última notícia dos serviços aeronáuticos competentes ou quando verificada a impossibilidade da sua recuperação.

4. Verificado, mediante o inquérito dos serviços aeronáuticos competentes, o abandono ou o perecimento da aeronave, deverá ser cancelada a respectiva matrícula no Registo Aeronáutico de Timor-Leste.

SUBSECÇÃO III Arresto de aeronaves

Artigo 23.º

Não podem ser arrestadas, nem sujeitas a outras onerações:

a) as aeronaves empregues exclusivamente num serviço do Estado, que não seja do comércio;

b) as aeronaves postas efectivamente a serviço de uma linha regular de transportes públicos;

c) as aeronaves do serviço público de correio, ainda que explorado através de contrato de concessão;

SECÇÃO VII Contratos sobre aeronaves

Artigo 24.º

São contratos sobre aeronaves a cessão de exploração ou aluguer de aeronave e o fretamento de aeronave.

Artigo 25.º

1. É cessão de exploração ou aluguer de aeronave o contrato oneroso pelo qual uma das partes transfere temporariamente a outra a exploração de uma aeronave

celebrado por escritura pública e inscrito no Registo Aeronáutico de Timor-Leste.

3. A não inscrição do contrato de cessão de exploração ou aluguer de aeronave determina a ineficácia do contrato, excepto quanto à determinação da responsabilidade civil do seu explorador.

Artigo 26.º

1. É fretamento o contrato pelo qual um operador, designado por fretador, disponibiliza a capacidade total ou parcial de uma aeronave a um não operador, designado por afretador, mediante o pagamento do frete por parte deste último, a realizar uma ou mais viagens pré-determinadas, ou durante um certo período de tempo.

2. No contrato de fretamento de aeronave o fretador reserva a exploração ou a gestão técnica ou náutica da mesma.

3. O contrato de fretamento de aeronave deve ser reduzido a escrito.

Artigo 27.º

Os contratos sobre aeronaves serão regulamentados por diploma próprio.

**CAPÍTULO V
Actividades aeronáuticas**

**SECÇÃO I
Disposições gerais**

Artigo 28.º

1. As actividades aeronáuticas são as de transporte aéreo e trabalho aéreo com fim comercial ou não, podendo exercer-se em âmbito público ou privado.

2. A actividade de transporte aéreo público compreende o transporte aéreo de passageiros, carga ou correio, regular ou não regular, doméstico ou internacional, e pode ser explorada por entidades públicas e privadas, nos termos e nos limites para o efeito fixados por lei.

3. Considera-se que qualquer actividade aeronáutica se exerce em âmbito público sempre que possa ser utilizada pelo público em geral.

4. Considera-se que a actividade aeronáutica se exerce em âmbito privado quando realizada em benefício do próprio operador, compreendendo as actividades aéreas de:

- a) recreio, turismo ou desportivas;
- b) transporte reservado ao proprietário ou operador da aeronave;
- c) trabalho aéreo ou serviços aéreos especializados, realizados em benefício exclusivo do proprietário ou operador da aeronave.

**SECÇÃO II
Transporte aéreo regular internacional**

Artigo 29.º

Considera-se transporte aéreo regular internacional o transporte aéreo de passageiros, bagagens, cargas ou correio, realizado entre pontos no território de vários Estados, obedecendo a um programa e horários pré-estabelecidos.

Artigo 30.º

O transporte aéreo regular internacional só poderá ser efectuado pelas empresas de transporte aéreo nacionais designadas e pelas empresas estrangeiras também designadas, e, em ambos

os casos, para a execução desses serviços nos termos dos acordos bilaterais ou multilaterais de transporte aéreo ou mediante autorização de exploração provisória que será concedida somente durante o período em que decorrerem as negociações dos referidos acordos.

Artigo 31.º

1. Governo Timor-Leste estabelecerá as normas e condições para o exercício de direitos de tráfego aéreo, dentro dos princípios contidos nos respectivos acordos bilaterais ou multilaterais de transporte aéreo de que Timor-Leste é parte.

2. As normas e condições referidas no número anterior, deverão ser estabelecidas de forma a salvaguardar a sã concorrência entre transportadoras e defender convenientemente os interesses nacionais.

Artigo 32.º

1. A empresa estrangeira designada nos termos do artigo 30.º deste decreto-lei pelo Governo do seu país, e autorizada a operar em Timor-Leste, só poderá iniciar a respectiva actividade desde que apresente à Autoridade Aeronáutica:

- a) as tarifas que pretende aplicar entre os pontos referidos no acordo aéreo;
- b) horário, equipamento e capacidade a utilizar.

2. Para além do disposto no número anterior, a empresa estrangeira designada só exercerá a sua actividade desde que satisfaça os demais requisitos estabelecidos para o efeito pela Autoridade Aeronáutica competente.

3. Toda a modificação que envolva equipamento, horário, frequência e escalas no território nacional dependerá da autorização prévia da Autoridade Aeronáutica, a menos que seja estabelecido de maneira diferente nos respectivos acordos bilaterais ou multilaterais.

**SECÇÃO III
Transporte aéreo regular doméstico**

Artigo 33.º

1. Considera-se doméstico o transporte aéreo realizado por aeronaves cujos pontos de partida, intermédios e de destino estejam situados em território nacional, obedecendo a um programa e horários pré-estabelecidos.

2. O transporte aéreo doméstico não perderá esse carácter se, por motivo de força maior, a aeronave fizer escala em território estrangeiro, estando porém em território Timor-Leste os seus pontos de partida e de destino.

Artigo 34.º

1. O transporte aéreo regular doméstico só poderá ser efectuado por transportadoras aéreas nacionais devidamente autorizadas para o efeito, sem prejuízo dos acordos ou tratados bilaterais ou multilaterais de que Timor-Leste faça parte.

2. Sem prejuízo do disposto no número anterior, e caso não existam transportadoras aéreas nacionais interessadas em explorar determinada rota interna, poderá a Autoridade Aeronáutica autorizar a sua exploração por transportadora aérea não nacional, fixando as respectivas condições.

**SECÇÃO IV
Transporte aéreo não regular
Artigo 35.º**

Para efeitos do presente decreto-lei, considera-se não regular o transporte aéreo sem qualquer carácter de regularidade, cujo regime de exploração compreende o fornecimento ao utilizador da capacidade da aeronave, total ou parcial, mediante remuneração

Artigo 36.º

1. O transporte aéreo não regular, incluindo o taxi aéreo, só poderá ser efectuado por transportadoras aéreas nacionais devidamente autorizadas para o efeito pela Autoridade Aeronáutica.

2. Exceptua-se do disposto no número anterior, os casos de reciprocidade ou os decorrentes de protocolos ou acordos internacionais de carácter bilateral ou multilateral de que Timor-Leste é parte.

3. As normas de acesso à actividade e da exploração do transporte aéreo não regular serão objecto de regulamentação especial, competindo à autoridade aeronáutica a definição das condições e procedimentos para aplicação do que vier a ser regulamentado.

**SECÇÃO V
Trabalho aéreo**

Artigo 37.º

1. Para efeitos do presente decreto-lei, entende-se por trabalho aéreo a actividade exercida em aeronaves, tendo como objectivo a realização de fins específicos de aviação civil.

2. As actividades de trabalho aéreo só poderão ser exercidas mediante autorização pela Autoridade Aeronáutica competente.

**CAPÍTULO VI
Contrato de transporte aéreo**

Artigo 38.º

1. Pelo contrato de transporte aéreo o transportador obriga-se a transportar passageiros, bagagens, carga ou correio, mediante remuneração.

2. O transportador é toda pessoa licenciada para exercer actividade de transporte aéreo.

Artigo 39.º

1. Considera-se que existe um contrato de transporte aéreo, quando ajustado num único acto jurídico, por meio de um ou mais bilhetes de passagens ou documentos de carga, ainda que executado sucessivamente por mais de um transportador.

2. Em caso de transporte combinado aplica-se às aeronaves o disposto no presente decreto-lei.

Artigo 40.º

Os contratos de transporte aéreo serão regulamentados por diploma próprio.

**CAPÍTULO VII
Responsabilidade civil**

**SECÇÃO I
Disposições gerais**

Artigo 41.º

Em tudo o que não for especialmente regulado pelas Convenções e demais actos de direito internacional de que Timor-Leste seja parte, por este decreto-lei e demais legislação especial aplicável, a responsabilidade civil decorrente da execução de um contrato de transporte aéreo, de danos causados a terceiros, na superfície, por aeronaves, bem como de danos por abaloamento de aeronaves, será regulada pela lei geral vigente, com as necessárias adaptações.

Artigo 42.º

Todo o transportador ou explorador de aeronave é obrigado a contratar o seguro para garantir eventual indemnização pelos danos previstos neste capítulo.

Artigo 43.º

A acção de responsabilidade civil deverá ser intentada, sob pena de caducidade, dentro de dois anos, a contar da data da chegada ou que deveria ter chegado a aeronave ao seu destino ou da interrupção do transporte, ou, tratando de danos a terceiros, da data da verificação do dano ou de que dele se tomou conhecimento.

**SECÇÃO II
Responsabilidade contratual**

Artigo 44.º

1. Na execução de um contrato de transporte aéreo, o transportador contratual é responsável:

a) pela morte, ferimento ou qualquer outra lesão corpórea sofrida pelo passageiro, desde que o acidente que causou o dano haja ocorrido a bordo da aeronave ou no decurso de quaisquer operações de embarque e desembarque;

b) pelos danos causados por destruição, perda ou avaria de mercadoria ou bagagem, desde que o facto que causou o dano haja ocorrido durante o transporte aéreo, compreendendo o período em que a bagagem ou mercadoria se acha sob a guarda do transportador contratual;

c) pelos danos provenientes do atraso no transporte aéreo relativamente à hora anunciada pelo transportador.

2. No caso de transportadores sucessivos, será responsável nos termos previstos neste decreto-lei o transportador que haja efectuado o transporte no decurso do qual o dano ou o atraso ocorreu, salvo se o contrário for estipulado no contrato.

3. Quando o transporte for contratado por um e executado por outro transportador, ambos responderão solidariamente, se a execução do transporte resultar de um acordo mútuo.

Artigo 45.º

1. É nula e de nenhum efeito toda a cláusula contratual a exonerar o transportador da sua responsabilidade.

2. A nulidade referida no número anterior não acarretará a do próprio contrato.

**SECÇÃO III
Responsabilidade não contratual**

Artigo 46.º

Sem prejuízo do que estiver previsto nas Convenções e demais actos de direito internacional de que Timor-Leste seja parte, o explorador ou operador de aeronave é responsável pelos danos causados por esta e que não decorram, nos termos do presente decreto-lei, da execução de um contrato de transporte aéreo, sendo por tal considerados os danos causados a terceiros, na superfície, por aeronaves em voo ou de coisa dela caída.

Artigo 47.º

1. O explorador ou operador da aeronave é responsável pelos danos resultantes de abaloamento que der causa.

2. Em caso de concorrência na causa do abaloamento,

o explorador ou operador de cada uma das aeronaves envolvidas suportará os danos causados, ou a responsabilidade de um e outro será agravada ou atenuada em função da proporção em que cada um concorrer para o dano; havendo culpa, será exclusivamente responsável o culpado.

3. Consideram-se danos resultantes de abaloamento os seguintes:

- a) os danos a pessoas e coisas a bordo de aeronaves abalroadas;
- b) os danos sofridos pela aeronave abalroada;
- c) os danos decorrentes de privação do uso normal de aeronave abalroada;
- d) os danos emergentes, que o operador da aeronave for obrigado a pagar.

4. É considerado abaloamento para efeito do presente decreto-lei qualquer colisão entre duas ou mais aeronaves em voo ou na superfície.

Artigo 48.º

1. O explorador ou operador de aeronave é responsável pelos danos previstos nesta secção, independentemente da sua inscrição ou não no Registo Aeronáutico de Timor-Leste.

2. O proprietário da aeronave será solidariamente responsável com o explorador ou operador contratual se este não estiver inscrito no Registo Aeronáutico, a não ser que prove que a sua não inscrição é imputável ao explorador ou operador da aeronave.

SECÇÃO IV

Limites e graduação de responsabilidade

Artigo 49.º

1. A limitação da responsabilidade civil prevista neste capítulo está sujeita ao regime estabelecido nas Convenções internacionais aplicáveis no país sobre a mesma matéria, com as necessárias adaptações e sem prejuízo do que dispõe este decreto-lei.

2. Não será limitada a responsabilidade civil fundada no dolo, sendo considerado dolo quando o transportador actuar com a intenção de produzir o dano ou assumir o risco de o produzir.

Artigo 50.º

1. A responsabilidade do explorador ou operador de aeronave, em caso de abaloamento, salvo disposto no número seguinte, não excederá:

a) os limites estabelecidos nos termos do artigo 49.º deste decreto-lei para os casos de morte e lesões corporais de pessoas embarcadas ou na superfície, danos a mercadorias, bagagens registadas e a objectos sob a guarda pessoal de passageiros a bordo da aeronave abalroada;

b) valor das reparações e substituições de peças da aeronave abalroada, se recuperável, ou o seu valor real imediatamente anterior ao abaloamento se não for possível a sua reparação.

2. Não prevalecerão os limites de responsabilidade fixados neste artigo:

a) se o abaloamento resultar de dolo do explorador ou operador da aeronave;

b) se a pessoa responsável pelo abaloamento se tiver apoderado ilicitamente da aeronave dela fazendo uso sem o consentimento do seu proprietário ou possuidor legítimo.

CAPÍTULO VIII

Infra-estruturas aeronáuticas e serviços de navegação aérea

SECÇÃO I

Disposições gerais

Artigo 51.º

Constitui infra-estrutura aeronáutica o conjunto dos órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea, destinados a promover-lhe segurança, realidade e eficiência.

Artigo 52.º

Para efeitos deste decreto-lei, a infra-estrutura aeronáutica compreende as estruturas, instalações e equipamentos destinados aos serviços de:

- a) aeródromos e servidões aeronáuticas
- b) controle de tráfego aéreo;
- c) telecomunicações aeronáuticas;
- d) informação aeronáutica;
- e) meteorologia aeronáutica;
- f) prevenção, socorro e combate contra incêndios;
- g) as facilidades de desembarço, incluindo os serviços auxiliares;
- h) prevenção e investigação de incidentes e acidentes aeronáuticos;
- i) os serviços de facilitação e segurança.

Artigo 53.º

Compete à Autoridade Aeronáutica a coordenação e controle da execução da política sobre infra-estrutura aeronáutica.

SECÇÃO II

Aeródromos

Artigo 54.º

Para efeitos do presente decreto-lei, um aeródromo é constituído por toda a área de terra ou água, compreendendo eventualmente edifícios, instalações e material, destinada a ser utilizada para chegada, partida e movimentação das aeronaves à superfície.

Artigo 55.º

1. Os aeródromos são classificados em civis e militares, sendo os primeiros destinados ao uso de aeronaves civis e os segundos ao das aeronaves militares.

2. Os aeródromos civis poderão ser utilizados por aeronaves militares e os aeródromos militares por aeronaves civis, desde que sejam obedecidas as prescrições estabelecidas conjuntamente pela Autoridade Aeronáutica e pelos organismos militares competentes.

Artigo 56.º

1. Os aeródromos civis são classificados em públicos e privados, agrupando-se em categorias determinadas pelo tipo de tráfego a que estão abertos e pelas respectivas facilidades de apoio às operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas, conforme as disposições regulamentares sobre a matéria.

2. São aeródromos privados aqueles que se destinam ao uso exclusivo dos seus proprietários ou por quem estes especialmente autorizem, e aeródromos públicos os que se destinam ao serviço público, podendo neste caso ser utilizados por todas as aeronaves nacionais.

3. A Autoridade Aeronáutica estabelecerá as condições que deverão satisfazer as aeronaves estrangeiras para utilização dos aeródromos públicos.

4. Nenhum aeródromo civil poderá ser utilizado sem estar devidamente cadastrado pela Autoridade Aeronáutica competente e por ela declarado aberto ao tráfego de aeronaves.

Artigo 57.º

1. Nenhum aeródromo poderá ser construído sem prévia autorização da Autoridade Aeronáutica.

2. Os aeródromos privados serão construídos, administrados e explorados por seus proprietários, obedecendo às prescrições e normas estabelecidos pela Autoridade Aeronáutica.

3. Os aeródromos públicos serão e administrados pelo Estado, directamente ou através de entidades ou empresas do sector público.

4. A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços da infra-estrutura aeronáutica, dentro ou fora de aeródromo civil, dependerá sempre de autorização prévia da Autoridade Aeronáutica competente que os fiscalizará.

5. A administração e exploração de aeródromos militares é da exclusiva competência da autoridades militares.

Artigo 58.º

Os aeródromos públicos poderão ser utilizados por quaisquer aeronaves sem distinção de propriedade ou nacionalidade, salvo se por motivo operacional ou de segurança houver restrições de uso para determinados tipos de aeronaves ou serviços aéreos.

Artigo 59.º

1. Os aeródromos públicos, enquanto universalidades com objecto específico, constituem bens de domínio público.

2. O domínio dos aeródromos compreende as áreas destinadas:

- a) à administração;
- b) à aterragem, descolagem, manobra e estacionamento de aeronaves;
- c) à assistência e movimentação de passageiros, carga e correio;
- d) aos concessionários dos serviços aéreos e da actividade comercial;
- e) aos serviços auxiliares;
- f) ao público usuário e estacionamento de seus veículos;
- g) ao acesso ao recinto aeroportuário.

Artigo 60.º

1. A utilização de áreas e bens do domínio público dos aeródromos para instalação ou funcionamento de serviços aéreos, serviços auxiliares ou estabelecimentos comerciais será concedida mediante contrato homologado pela Autoridade Aeronáutica.

2. Pela utilização das áreas e bens referidos no número anteriores será devida uma taxa fixada pela Autoridade Aeronáutica e cobrada em conformidade com a lei.

Artigo 61.º

1. Consideram-se aeroportos os aeródromos públicos dotados de instalações e facilidades de apoio às operações de aeronaves e de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

2. Os aeroportos são classificados por acto administrativo que fixará as características de cada classe ou tipo.

3. Os aeroportos destinados as aeronaves nacionais ou estrangeiras, na realização de serviços internacionais regulares ou não regulares, serão classificados como aeroportos internacionais.

SECÇÃO III

Servidões aeronáuticas

Artigo 62.º

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 rádio-navegação ou embaraçar a visibilidade de auxílios visuais.

3. Tais restrições terão validade após a aprovação pelo Governo do Plano Geral das Zonas de Servidão de Aeródromos, onde configurarão as seguintes zonas:

a) zona de protecção de aeródromos;

b) zona de ruído;

c) zona de protecção aos auxílios à navegação aérea.

4. Conforme as conveniências e particularidades de segurança de voo, serão elaborados e aplicados planos específicos a cada aeródromo, respeitando-se as prescrições estabelecidas pelo plano geral mencionado no número anterior.

5. A Autoridade Aeronáutica poderá embargar a obra ou construção de qualquer natureza, que contrarie os planos referidos neste artigo, ou ainda exigir a demolição das obras erguidas em desacordo com os mesmos.

6. Quando as restrições estabelecidas impuserem demolição ou destruição de obstáculos levantados antes da publicação dos planos referidos nas disposições anteriores, o respectivo proprietário terá direito a uma justa indemnização, cujo montante será fixado por acordo.

7. Na falta de acordo, o montante previsto no número anterior será fixado judicialmente.

SECÇÃO IV

Serviços de navegação aérea

SUBSECÇÃO I

Disposições comuns

Artigo 63.º

1. São considerados serviços de navegação aérea os serviços enumerados nas alíneas b) a j) do artigo 52.º do presente decreto-lei.

2. A execução dos serviços de navegação aérea cabe ao Estado, quer directamente, quer através de empresas ou entidades públicas, e a sua organização e funcionamento serão fixados por diploma próprio.

SUBSECÇÃO II

Serviços de controlo do tráfego aéreo

Artigo 64.º

Os serviços de controlo do tráfego aéreo sobre o território nacional observarão as disposições deste decreto-lei e das Convenções e acordos internacionais de que Timor-Leste seja parte, bem como da demais legislação aplicável.

Artigo 65.º

1. A aeronave que receber do órgão de controlo do tráfego aéreo ordem para aterrar deverá dirigir-se imediatamente para o aeródromo que lhe for indicado e nele efectuar a aterragem.

2. Em caso de manifesta inobservância da ordem recebida, a aeronave será compelida a aterrar pelo emprego de meios que forem julgados convenientes.

Artigo 66.º

As regras de voo a observar pelas aeronaves no espaço aéreo nacional serão estabelecidas pela Autoridade Aeronáutica.

SUBSECÇÃO III

Serviços de telecomunicações aeronáuticas

Artigo 67.º

1. Os serviços de telecomunicações aeronáuticas compreendem as seguintes categorias:

- a) serviço fixo aeronáutico;
- b) serviço móvel aeronáutico;
- c) serviço de rádio- navegação aeronáutica;
- d) serviço de radiodifusão aeronáutica.

2. O serviço fixo aeronáutico deve organizar-se e dotar-se duma rede fixa privativa de telecomunicações aeronáuticas capaz de satisfazer as necessidades específicas da aviação civil, observando o disposto na legislação em vigor sobre Telecomunicações.

Artigo 68.º

As normas dos serviços de telecomunicações aeronáuticas incluindo as especificações dos tipos e dos parâmetros essenciais das rádio-ajudas, os requisitos em matéria de potência, rádio-frequência, modulação, características do sinal e respectivo controle das condições de recepção e de alinhamentos, serão estabelecidas pela Autoridade Aeronáutica, ouvida a autoridade de Telecomunicações competente.

Artigo 69.º

Os serviços de informação aeronáutica têm por objectivo centralizar, compilar, editar, publicar e distribuir as informações necessárias à navegação aérea, relativas ao território nacional e internacional sob jurisdição Timor-Leste.

Artigo 70.º

1. As tripulações de aeronaves comunicarão aos serviços de informação aeronáutica, através dos aeródromos, todas as alterações no estado ou no funcionamento das instalações e serviços de navegação aérea de que tomem conhecimento.

2. Todos os serviços ligados à exploração de aeronaves são obrigados a fornecer atempadamente todas as informações requeridas pelos serviços de informação aeronáutica.

SUBSECÇÃO V

Serviços de meteorologia aeronáutica

Artigo 71.º

1. Os serviços de meteorologia aeronáutica destinam-se a fornecer a informação meteorológica necessária para a segurança, regularidade e eficiência da navegação aérea.

2. Compete ao órgão da Administração do Estado responsável pela actividade de meteorologia a coordenação, controlo administrativo e o asseguramento técnico da assistência meteorológica à navegação aérea.

Artigo 72.º

1. Serão instalados Centros Meteorológicos Aeronáuticos nos principais aeródromos nacionais, os quais deverão possuir os meios e pessoal adequados.

2. Deverá ser assegurada uma coordenação estreita entre os

utilizadores da informação meteorológica aeronáutica e os centros meteorológicos aeronáuticos referidos no número anterior.

Artigo 73.º

Pelos serviços de assistência meteorológica é devida uma taxa que será fixada e cobrada nos termos que vierem a ser fixados.

Artigo 74.º

1. As aeronaves em voo têm a obrigação de comunicar aos serviços de informação meteorológica todos os fenómenos meteorológicos importantes encontrados em rota.

2. Relativamente aos prognósticos em rota, deverão ser fornecidas a todas as aeronaves informações antecipadas e precisas sobre as condições meteorológicas em rota, bem como nos aeródromos de destino e alternativos, de forma a traçarem os respectivos rumos nas condições meteorológicas mais favoráveis.

Artigo 75.º

Deverão ser criadas estações de observação meteorológica em todos os aeródromos e outros pontos que apresentem interesse para a navegação aérea no território sob jurisdição Timor-Leste.

SUBSECÇÃO VI

Serviços de busca e salvamento

Artigo 76.º

A organização e funcionamento dos serviços de busca e salvamento integrará um sistema nacional e será objecto de regulamentação especial.

Artigo 77.º

Os órgãos responsáveis pela coordenação das operações de busca e salvamento poderão, na falta de outros recursos disponíveis, solicitar a qualquer aeronave missão específica nessas operações.

Artigo 78.º

1. Todo o comandante de aeronave ou navio, ou qualquer pessoa física em terra, devem, desde que o possam fazer sem perigo para si ou outras pessoas, prestar assistência a quem estiver em perigo de vida em consequência de queda ou avaria de aeronave.

2. O trabalho de busca ou salvamento prestado por particulares com resultado útil será objecto de uma remuneração nos termos que vierem a ser definidos.

SUBSECÇÃO VIII

Serviços de prevenção socorro e combate a incêndios

Artigo 79.º

1. Todos os aeroportos internacionais situados em território de Timor-Leste ou sob jurisdição Timor-Leste deverão estar dotados de um sistema próprio de socorro e combate a incêndios, com os meios adequados.

2. Para assegurar os serviços de socorro e combate a incêndios nos aeródromos nacionais, as respectivas administrações podem designar entidades públicas ou privadas, devidamente autorizadas, mediante acordo.

3. Para efeitos do número anterior, as unidades de combate contra incêndios das referidas entidades deverão situar-se no respectivo aeródromo, salvo se, estando situada fora deste, os mínimos de intervenção estabelecidos pela Autoridade Aeronáutica possam ser garantidos.

Artigo 80.º

1. Compete à respectiva administração dos aeroportos a coordenação e o controlo administrativo dos serviços de prevenção e combate a incêndios dos aeródromos, devendo para esse efeito assegurar:

- a) a organização dos serviços;
- b) o equipamento e demais materiais necessários;
- c) a dotação do pessoal técnico e respectiva formação e qualificação.

2. Tudo o que for necessário para o desempenho eficaz da actividade de protecção será assegurado por acordos de cooperação e assistência.

Artigo 81.º

A coordenação entre os serviços de prevenção e combate a incêndios nos aeródromos e os serviços públicos de protecção será assegurada por acordos de cooperação e assistência.

Artigo 82.º

Compete à Autoridade Aeronáutica regulamentar o seguinte:

- a) determinação do nível de protecção a assegurar num aeródromo;
- b) dimensão da zona crítica a proteger em caso de um acidente provocar incêndio no aeródromo;
- c) os débitos dos agentes extintores;
- d) os mínimos de intervenção;
- e) as categorias de aeródromos, e o número de agentes extintores que devem estar à disposição de acordo com a categoria do respectivo aeródromo;
- f) todos os demais assuntos relacionados com os serviços de socorro, prevenção e combate a incêndios, que reclamem regulamentação específica.

SUBSECÇÃO VIII

Facilidades de desembarque e serviços auxiliares

Artigo 83.º

1. Para efeitos do presente decreto-lei, são facilidades os meios, sistemas e áreas que a seguir se discriminam:

- a) área de pré-embarque;
- b) autocarros e carrinhas para passageiros;
- c) sistemas de tapete-rolante para despacho e recolha da bagagem;
- d) sistemas informativos de voo;
- e) sistemas de som;
- f) climatização e iluminação geral;
- g) locais destinados a serviços públicos;
- h) outros cuja implementação seja autorizada pela Autoridade Aeronáutica.

2. Todas as facilidades utilizadas no atendimento de aeronaves, passageiros, bagagem e carga são da responsabilidade dos transportadores ou de prestadores autónomos de serviços auxiliares.

Artigo 84.º

1. Para efeitos deste decreto-lei, os serviços auxiliares compreendem:

- a) as agências de carga aérea;
- b) os serviços de rampa ou pistas no aeródromo;
- c) os serviços de hotelaria dos aeródromos;
- d) os serviços destinados a apoio comercial e ao funcionamento de estabelecimentos empresariais nos aeródromos;

- e) os serviços sanitários;
- f) os serviços aduaneiros e de emigração;
- g) os demais serviços conexos à navegação aérea ou a infra-estrutura aeronáutica, fixados em regulamento pela Autoridade Aeronáutica competente.

2. O funcionamento dos estabelecimentos para prestação dos serviços mencionados nas alíneas c) e d) do número anterior dependem de autorização da Autoridade Aeroportuária.

Artigo 85.º

1. A utilização das áreas do domínio dos aeródromos referidas no número 2 do artigo anterior sujeita-se a licitação prévia na forma a ser determinada pela autoridade aeronáutica e observadas as regras em matéria de concursos públicos.

2. Não se aplica à utilização das áreas referidas neste artigo a legislação sobre locações urbanas.

Artigo 86.º

Dispensa-se do regime de licitação pública a utilização das áreas aeroportuárias pelos concessionários de serviços aéreos públicos, para as instalações de despacho, escritório, oficina e depósito ou para abrigo, reparação e abastecimento de aeronaves.

Artigo 87.º

Os serviços de controlo aduaneiro e de emigração nos aeroportos internacionais serão executados pelos órgãos competentes, nos termos previsto na lei.

SUBSECÇÃO IX

Serviços de prevenção e investigação de incidentes e acidentes aeronáuticos

Artigo 88.º

1. Os serviços de prevenção e investigação de acidentes ou incidentes aeronáuticos são da competência da Autoridade Aeronáutica.

2. O Governo institucionalizará uma Comissão de Prevenção e Investigação de Incidentes e Acidentes Aeronáuticos, composta por peritos de comprovados conhecimentos e experiência sobre a matéria, cuja atribuição principal será a de apoiar a Autoridade Aeronáutica nas tarefas de planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as actividades de prevenção e investigação de incidentes e acidentes aéreos.

Artigo 89.º

A investigação de quaisquer outros acidentes relacionados com a infra-estrutura aeronáutica, desde que não envolva aeronaves, não estará abrangida nas atribuições próprias da comissão de que trata o artigo anterior.

SUBSECÇÃO X

Serviços de facilitação e segurança na aviação civil

Artigo 90.º

O Governo institucionalizará uma Comissão Nacional de Facilitação e Segurança da Aviação Civil, definindo as respectivas atribuições, composição e funcionamento.

Artigo 91.º

O Governo estabelecerá um programa nacional de segurança na aviação civil, cuja execução será coordenada pela Autoridade Aeronáutica.

Artigo 92.º

A Autoridade Aeronáutica assegurará os recursos auxiliares necessários para os serviços de facilitação e segurança da aviação civil que, pela sua natureza ou especificidade, não sejam da competência de qualquer outro organismo do Estado.

Artigo 93.º

1. Cabe à Autoridade Aeronáutica:

- a) a preparação de planos de emergência dos aeroportos nos termos que para o efeito vierem a ser regulamentados;
- b) a realização de programas de instrução e formação do pessoal ligado quer à segurança dos aeródromos, quer a quaisquer outras situações de emergência que possam verificar-se na aviação civil.

2. O Governo deve promover a disponibilização dos meios necessários para a protecção e segurança dos aeródromos públicos.

Artigo 94.º

Todo o explorador de aeródromo privado no qual sejam prestados serviços de voos deverá submeter à aprovação da Autoridade Aeronáutica competente um plano de segurança do respectivo aeródromo, conformado com o que para o efeito estiver previsto no Programa Nacional de Segurança referido no artigo 91.º deste decreto-lei, e em estrita obediência às regras e directrizes que para o efeito vierem a ser determinadas pelas autoridades competentes.

CAPÍTULO IX

Pessoal da aviação civil formação e qualificação

SECÇÃO I

Contratação e emprego do pessoal técnico-aeronáutico

Artigo 95.º

1. Considera-se pessoal técnico-aeronáutico as pessoas que exercem profissionalmente actividades de navegação aérea ou com ela relacionadas.

2. As condições de contratação e emprego do pessoal técnico destinado às actividades de navegação aérea ou com esta relacionada serão objecto de regulamentação aprovada pela Autoridade Aeronáutica.

3. Para efeitos do número anterior, deverá a Autoridade Aeronáutica estipular as horas máximas de trabalho e outras condições de serviço dos pilotos, co-pilotos, mecânicos de bordo e demais pessoal navegante, controladores de tráfego aéreo e de outras pessoas a que se entenda conveniente estabelecer tal regime especial.

Artigo 96.º

Todo o pessoal técnico-aeronáutico munir-se-á de licença e certificados de aptidão outorgados pela Autoridade Aeronáutica, que os habilitem para o exercício da actividade de navegação aérea e outras com ela relacionadas.

SECÇÃO II

Pessoal navegante

Artigo 97.º

1. Consideram-se, para o efeito do presente decreto-lei, pessoal navegante todas as pessoas devidamente habilitadas que exerçam funções a bordo de aeronave.

2. O exercício de funções a bordo de aeronaves nacionais é reservado a cidadãos nacionais.

3. A autoridade aeronáutica poderá, a título excepcional

e na falta de tripulantes de Timor-Leste qualificados, autorizar a admissão de cidadãos estrangeiros como tripulantes, mediante contratos específicos em que se estipulem respectivas condições.

4. Para efeitos dos números anteriores, entende-se por qualificado todo cidadão nacional possuidor de licença comercial ou certificado equivalente, passado pela Autoridade Aeronáutica de Timor-Leste.

Artigo 98.º

As tripulações das aeronaves munir-se-ão obrigatoriamente de licenças e certificados de aptidão exigidos por lei, que os habilitem para o exercício de funções a bordo.

Artigo 99.º

A composição, funções, competência e responsabilidades das tripulações a bordo de aeronaves Timor-Leste serão fixadas na regulamentação e nos manuais, aprovados pela Autoridade Aeronáutica.

SECÇÃO III

Formação do pessoal aeronáutico

Artigo 100.º

1. As escolas ou cursos de aviação civil ou de actividade e ela relacionada, incluindo os estágios ou formação em oficinas de manutenção e de fabrico de material aeronáutico civil, somente poderão funcionar com autorização prévia da Autoridade Aeronáutica, e segundo as condições por esta fixadas.

2. Exceptuam-se do estabelecido no número anterior as escolas ou cursos de aviação ou actividades afins destinadas exclusivamente a militares.

Artigo 101.º

Compete ao Governo fixar as condições de formação e qualificação do pessoal ligado à actividade da aviação civil.

Artigo 102.º

As instituições de que tratam os artigos anteriores serão consideradas de utilidade pública.

Artigo 103.º

Os programas de formação e qualificação do pessoal civil ligado à infra-estrutura aeronáutica integram a formação e especialização de técnicos para todos os serviços que se considerem indispensáveis na navegação aérea incluindo a utilização, revisão e manutenção de produtos aeronáuticos ou relativos de segurança do voo.

CAPÍTULO X

Infracções e sanções

Artigo 104.º

As sanções previstas neste capítulo serão aplicadas pela Autoridade Aeronáutica, de acordo com a gravidade das infracções.

Artigo 105.º

A aplicação de sanções previstas no presente diploma é independente de quaisquer outras sanções previstas na lei.

Artigo 106.º

Implicarão a perda ou suspensão de certificado de tripulante, ou de licença de concessão ou autorização para a exploração do transporte, serviço ou trabalho aéreo as seguintes infracções:

- a) Procedimentos ou práticas, no exercício das funções ou fora delas, que revelem falta de idoneidade para o exercício das funções;
- b) Utilização da aeronave na prática de actividades contrárias à lei;
- c) Execução de serviços e trabalhos aéreos que comprometam a ordem ou segurança públicas;
- d) Cedência ou transferência de direitos expressos nas licenças de concessão ou de autorização de serviço e trabalho aéreo, sem a devida autorização da Autoridade Aeronáutica.

Artigo 107.º

1. As infracções cuja responsabilidade recai simultaneamente sobre o piloto e sobre o proprietário ou operador da aeronave serão punidas com multa, ou com multa e suspensão dos respectivos certificados, nomeadamente nos seguintes casos:

- a) utilização de aeronaves com certificado de navegabilidade caducado;
- b) utilização de aeronaves com excesso de passageiros ou de peso sobre os máximos fixados no certificado de navegabilidade;
- c) transporte sem autorização de carga, equipamento ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública ou da aeronave;
- d) utilização de aeronave com equipamento para levantamento aerofotogramétrico, sem autorização da autoridade competente;
- e) utilização de aeronave sem estar matriculada ou que, matriculada em outro Estado, não esteja autorizada a sobrevoar território nacional;
- f) lançamento de objectos ou coisas a bordo da aeronave em voo, ressaltados os casos de emergência ou de autorização especial para este fim;
- g) uso de aeronave cuja marcas de nacionalidade ou de matrícula estejam em desacordo com o respectivo certificado de matrícula;
- h) inobservância dos regulamentos e normas de tráfego aéreo, assim como de regulamentação respeitante a duração do trabalho e aos limites de voo;
- i) inobservância dos planos de voo, instruções e autorização dos órgãos de controlo de tráfego aéreo;
- j) quando os prazos de validade dos certificados de aptidão do pessoal navegante no exercício das suas funções estejam ultrapassados, ou exercer funções a bordo para a qual não esteja qualificada a sua licença ou respectivo certificado de aptidão;
- k) sobrevoar zonas proibidas, realizar voo acrobáticos abaixo de nível mínimo e altitudes publicadas ou outros, em violação ao disposto nos regulamentos;
- l) conduzir aeronaves sem ser portador dos certificados de matrícula e navegabilidade desta e a sua própria licença e certificados;
- m) inobservância das normas sobre assistência e salvamento;
- n) inobservância por parte de tripulantes, de normas e regulamentos que afectem a disciplina a bordo ou a segurança do voo;
- o) utilização de aeronave sem observância das exigências fixadas em regulamentação para operação de aeronaves;
- p) utilização de aeronave ou tripulantes estrangeiros em desacordo com o estabelecido neste decreto-lei ou respectivos regulamentos;
- q) execução ou utilização dos serviços técnicos de manutenção sem homologação da Autoridade Aeronáutica competente;
- r) utilização de aeronave com tripulação em contravenção com os regulamentos e normas em vigor.

2. As infracções cuja responsabilidade recai sobre os proprietários, operadores ou exploradores de serviços, transporte ou trabalho aéreos serão punidas com multa, ou com multa e suspensão dos respectivos certificados, nomeadamente nos seguintes casos:

- a) transgressão das tarifas aprovadas pela Autoridade Aeronáutica competente em concessão de abatimento ou redução nas tarifas não autorizadas por lei ou regulamento;
- b) inobservância das disposições constantes dos programas de exploração de linhas aéreas e dos horários aprovados pela Autoridade Aeronáutica competente;
- c) desrespeito as Convenções ou acordo aéreos internacionais de que Timor-Leste seja parte.

3. As infracções cuja responsabilidade recai sobre pessoas singulares ou colectivas não compreendidas nas disposições anteriores serão punidas com multa, ou com multa e suspensão dos respectivos certificados, nomeadamente nos seguintes casos:

- a) construção ou exploração de aeródromo ou de quaisquer instalações ou equipamentos de infra-estrutura aeronáutica sem autorização da Autoridade Aeronáutica competente;
- b) exploração de serviços, transporte ou trabalho aéreos sem a devida licença ou autorização;
- c) conduzir aeronave ou exercer qualquer função a bordo sem ser titular da respectiva licença.

4. As penas de multa serão graduadas entre o mínimo e o máximo fixados regulamentarmente ou no dobro em caso de reincidência, podendo ser acrescidas, cumulativamente, de suspensão dos certificados até ao máximo de cento e oitenta dias.

Artigo 108.º

Se a infracção for cometida em consequência de ordem exorbitante ou indevida do proprietário ou operador de aeronave, devidamente comprovada, a responsabilidade de quem cumprir a ordem ficará atenuada ou eliminada consoante a gravidade da infracção.

Artigo 109.º

1. Será determinada pela Autoridade Aeronáutica competente a detenção de aeronave nos seguintes casos:

- a) aterragem ou sobrevoos do território nacional em infracção do estabelecido na legislação em vigor no país, das autorizações concedidas ou das autorizações concedidas ou das determinações da Autoridade Aeronáutica devidamente divulgadas;
 - b) entrada no território nacional sem aterrar em aeroporto internacional ou outro para o qual tenha sido especificamente autorizado.
2. A aeronave será libertada uma vez satisfeitas as exigências legais.

Artigo 110.º

1. A aeronave poderá ser interdita: a) nos casos contemplados nas alíneas a), b), c), d), e), f), o) e p), do n.º 1 do artigo 107.º e alíneas a), b), e c), do n.º 2 do mesmo artigo;

- b) se a multa imposta ao proprietário ou operador não tiver sido paga no prazo que for estipulado;
- c) quando instaurado processo para apuramento de actividade delituosa do proprietário ou operador na utilização da aeronave.

2. Em caso de requisição das autoridades aduaneiras, de polícia ou de emigração, a Autoridade Aeronáutica competente poderá interditar por prazo não superior a trinta dias qualquer aeronave, quando razões de segurança ou interesse público justificarem tal medida.

Artigo 111.º

As importâncias máximas e mínimas das multas previstas neste decreto-lei serão fixadas e cobradas nos termos que vierem a ser determinados em regulamento da Autoridade Aeroportuária.

Artigo 112.º

Em caso de flagrante desrespeito às leis em vigor, aos regulamentos ou as normas de tráfego aéreo, poderá a autoridade competente, em defesa da segurança nacional ou da segurança de voo, mandar apreender uma aeronave, empregando todos os meios que forem julgados necessários, incluindo fazer aterrar, no caso de se encontrar em voo no interior do espaço aéreo nacional.

Artigo 113.º

Todo o procedimento por qualquer infracção prevista no presente capítulo será instaurado a qualquer altura, até o decurso de doze meses contados a partir da data da ocorrência.

CAPÍTULO XI

Disposições finais e transitórias

Artigo 114.º

O Governo regulamentará o presente decreto-lei, salvo os casos em que expressamente se atribua competência regulamentar à Autoridade Aeronáutica, no prazo de um ano a partir da data da sua publicação.

Artigo 115.º

Este decreto-lei entra em vigor no dia seguinte à data da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros, aos 18 de Julho de 2002.

*O Primeiro-Ministro
Mari Bim Hamude Alkatiri*

*O Ministro dos Transportes, Comunicações e Obras Públicas
Ovídio de Jesus Amaral*

*Promulgado em 15 de Outubro de 2002,
Publique-se.*

*O Presidente da República
Kay Rala Xanana Gusmão*

**RESOLUÇÃO DO PARLAMENTO NACIONAL
No. 1/2003 DE 23 DE JANEIRO**

**SOBRE A ELEIÇÃO DE UM MEMBRO PARA O
CONSELHO SUPERIOR DE MAGISTRATURA JUDICIAL**

O Parlamento Nacional resolve, em Sessão Plenária e nos termos da alínea b) do n.º 2 do artigo 128.º da Constituição da República e do n.º 1 do artigo 168.º do Regimento do Parlamento Nacional, eleger o **Senhor Domingos Barreto** para o Conselho

Superior de Magistratura Judicial.

Aprovada em 16 de Dezembro de 2002

*O Presidente do Parlamento Nacional,
Francisco Guterres “Lu-Olo”*

**RESOLUÇÃO DO GOVERNO
N.º 1/2003 DE 23 DE JANEIRO**

**DESIGNAÇÃO DE UM MEMBRO PARA
O CONSELHO SUPERIOR DA MAGISTRATURA**

Considerando que nos termos do n.º 1 do artigo 109.º da Lei n.º 8/2002, de 20 de Setembro, o Conselho Superior da Magistratura Judicial é constituído por um jurista designado pelo Presidente da República, outro eleito pelo Parlamento Nacional, outro designado pelo Governo e um juiz eleito pelos seus pares.

Importa, assim, que o Governo proceda à designação do vogal para o referido Conselho.

Assim:

O Governo resolve, nos termos da alínea c) do n.º 2 do artigo 128.º da Constituição da República, o seguinte:

É designado o licenciado Manuel Soares Abrantes como vogal do Conselho Superior da Magistratura Judicial.

*Aprovado em Conselho de Ministros, aos 5 de Dezembro de 2002.
Publique-se.*

*O Primeiro-Ministro,
Mari Bim Hamude Alkatiri*