



REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE TIMOR-LESTE

GOVERNO

Decreto-Lei n.º /02
de de

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.

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.

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

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.

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.
2. A cessão de exploração ou aluguer de aeronave deve ser 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

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.

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 abalroamento 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.

Artigo 47.º

1. O explorador ou operador da aeronave é responsável pelos danos resultantes de abalroamento que der causa.
2. Em caso de concorrência na causa do abalroamento, 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 abalroamento 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 abalroamento 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 abalroamento, salvo disposto no número seguinte, não excederá:

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 às 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.

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 Serviços aeronáuticos

Artigo 62.º

1. As propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio a navegação aérea estão sujeitas a restrições especiais designadas de serviços aeronáuticos, 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 Serviço 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

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

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. 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.

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.

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.

- 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

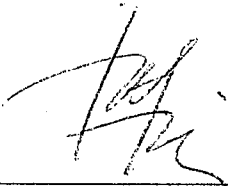
1. Será determinada pela Autoridade Aeronáutica competente a detenção de aeronave nos seguintes casos:
- a) aterragem ou sobrevoo do território nacional em infracção do estabelecido na legislação em vigor no país, das autorizações concedidas ou das autorizações concedidas ou das determinações da Autoridade 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 115.º

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

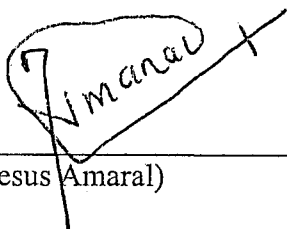
Visto e aprovado em Conselho de Ministros, aos 18 de Julho de 2002.

O Primeiro-Ministro



(Mari Bim Amude Alkatiri)

O Ministro dos Transportes, Comunicações e Obras Públicas



(Ovídio de Jesus Amaral)

Promulgado em

Publique-se.

O Presidente da República



(José Alexandre Gusmão - Kay Rala Xanana Gusmão)

15 Oct 02