



JORNAL da REPÚBLICA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE TIMOR - LESTE

§ 1.25

SUMÁRIO

PRESIDENTE DA REPÚBLICA :

Decreto do Presidente da República N.º 4/2019 de 23 de Janeiro 13

GOVERNO :

Decreto-Lei N.º 1/2018 de 23 de Janeiro
Primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 1/2003, de 10 de março,
que Aprovou a Lei de Bases da Aviação Civil 13

CONSELHO DE IMPRENSA :

Deliberaçao kona-ba Mata Dalan Hato'o Keixa
Deliberaçao nú 1/2019, lora 4 fulan Janeiro 29

O Presidente da República, com base no n.º 3 do artigo 26.º da Lei Orgânica da Presidência da República acima indicada, decreta:

É nomeado o Superintendente Eugénio Pereira para exercer funções de Adjunto do Chefe da Casa Militar da Presidência da República, com efeitos a partir de 1 de fevereiro de 2019.

Publique-se

O Presidente da República

Francisco Guterres Lú Olo

Assinado no Palácio Presidencial Nicolau Lobato, Díli, aos 22 dias do mês de janeiro de 2019

DECRETO DO PRESIDENTE DA REPÚBLICA N.º 4/2019

de 23 de janeiro

A Casa Militar é o órgão que apoia o Presidente da República no exercício das suas funções de Comandante Supremo das Forças Armadas e no âmbito da Defesa e Segurança em geral. A Casa Militar é dirigida por um oficial superior das FALINTIL-Forças de Defesa de Timor-Leste, nomeado e exonerado pelo Presidente da República.

O n.º 3 do artigo 26.º da Lei Orgânica da Presidência da República (Lei n.º 3/2011, de 1 de junho, alterada pela Lei n.º 1/2014, de 29 de janeiro), estabelece que o Chefe da Casa Militar é coadjuvado nas suas funções por um oficial superior da Polícia Nacional de Timor-Leste, nomeado e exonerado pelo Presidente da República.

DECRETO-LEI N.º 1/2018

de 23 de Janeiro

PRIMEIRA ALTERAÇÃO AO DECRETO-LEI N.º 1/2003, DE 10 DE MARÇO, QUE APROVOU A LEI DE BASES DA AVIAÇÃO CIVIL

Ao longo dos últimos anos, o Estado Timorense vem investindo recursos muito significativos na construção de infraestruturas e de equipamentos públicos coletivos, os quais são entendidos como pressupostos da promoção da melhoria das condições de vida dos cidadãos, da criação de emprego, da criação de riqueza e do aumento da competitividade da nossa economia no contexto regional.

De entre os múltiplos investimentos realizados, pelo seu volume financeiro e potencial impacto para o desenvolvimento

económico de Timor-Leste, não podem deixar de se destacar a construção dos aeroportos, nomeadamente no Suai e em Oe-Cusse Ambeno os quais, pelas suas características, estarão aptos a receberem voos internacionais de transporte de passageiros e de transporte de mercadorias.

As duas infraestruturas aeroportuárias encontram-se em avançado estado de construção e as suas pistas vêm sendo utilizadas na descolagem e aterragem de aeronaves, encontrando-se aquelas aptas a serem utilizadas em maior escala, nomeadamente para a realização de voos internacionais.

Sucede porém que, de acordo com o disposto no n.º 1, do artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 1/2003, de 10 de março, “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”, sendo como tal qualificados, pelo n.º 2 do referido artigo, os aeroportos de “Díli-Comoro” e de Baucau. Tal significa que, de acordo com o regime legal atualmente em vigor, a realização de voos internacionais por aeronaves matriculadas no estrangeiro depende da concessão de autorização especial da Autoridade de Aeronáutica Civil de Timor-Leste encontrando-se posteriormente impedidas de operar dentro do território nacional.

A opção legislativa de enumerar taxativamente cada um dos aeroportos classificados como internacionais afigura-se desadequada, não apenas porque obriga a que se proceda à revisão do Decreto-Lei n.º 1/2003, de 10 de março, sempre que o Governo pretender classificar um determinado aeroporto como internacional, mas porque obriga também a que se proceda a uma alteração daquele diploma sempre que um aeroporto que se encontre qualificado como “internacional” deixar de preencher os requisitos técnicos, que se encontram internacionalmente estabelecidos, para poder manter essa qualificação.

A classificação de um determinado aeroporto como “internacional” deve consubstanciar um ato administrativo, sustentado em pareceres técnicos que objetiva e rigorosamente atestem que o mesmo cumpre os requisitos necessários para poder beneficiar de tal classificação e que tal cumprimento se mantém enquanto essa classificação perdurar. Repare-se aliás que, tal parece ser, implicitamente, o entendimento do próprio legislador ao permitir que a Autoridade Aeronáutica Nacional exceção a regra consagrada na lei, permitindo que aeronaves matriculadas noutros Estados possam realizar a sua primeira aterragem e a sua última descolagem num aeroporto que não detenha a classificação de “internacional”, mas que para esse efeito preencherá os requisitos técnicos necessários.

Através do presente diploma, a classificação de um aeroporto como “internacional” incumbe ao Governo, sob proposta do membro do Governo responsável pela área dos transportes e revestindo a forma de Resolução do Governo.

Assim,

O Governo decreta, nos termos da alínea o) do n.º 1, do artigo 115.º da Constituição da República, para valer como lei, o seguinte:

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º Objeto

O presente decreto-lei aprova a primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 1/2003, de 10 de março, que aprova a lei de bases da aviação civil.

CAPÍTULO II ALTERAÇÃO LEGISLATIVA

Artigo 2.º Alteração ao Decreto-Lei n.º 1/2003, de 10 de março

O artigo 8.º do Decreto-Lei n.º 1/2003, de 10 de março, passa a ter a seguinte redação:

<<Artigo 8.º [...]

1. [...]
2. Em Timor-Leste, são considerados aeroportos internacionais o aeroporto de Díli-Comoro e todos os demais classificados como “aeroporto internacional” através de Resolução do Governo, sob proposta do membro do Governo responsável pela área dos transportes.
3. [...]

CAPÍTULO III DISPOSIÇÃO FINAL

Artigo 3.º Republicação

O Decreto-Lei n.º 1/2003, de 10 de março com a redação aprovada pelo presente decreto-lei é republicado em anexo e do qual faz parte integrante.

Artigo 4.º Entrada em vigor

O presente decreto-lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovado em Conselho de Ministros em 10 de outubro de 2018.

O Primeiro-Ministro

Taur Matan Ruak

O Ministro dos Transportes e Comunicações

José Agostinho da Silva

Promulgado em 17 de Dez de 2018

Publique-se.

O Presidente da República

Francisco Guterres “Lú Olo”

ANEXO I

(Republicação do Decreto-Lei 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 atos internacionais de que Timor-Leste é parte ou que pretende vir a ratificar.

Considerando que com esta base legal serão criadas todas as condições para a uniformidade técnica indispensável na regulamentação da atividade 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 no disposto em Tratados, Convenções ou Acordos internacionais de que Timor-Leste é parte, o presente decreto-lei regula todas as atividades 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, devem obedecer 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 atos originados por aeronaves consideradas território estrangeiro, que produzirem ou vierem a produzir efeitos ou quaisquer danos em território Timor-Leste, ainda que os referidos atos tenham sido iniciados em território estrangeiro.

CAPÍTULO II

Organização Administrativa

Artigo 3.º

A defesa, segurança, orientação, coordenação, fiscalização e controlo de todas as atividades 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 respetivas políticas bem como as tarefas de orientar, coordenar, controlar e fiscalizar as atividades 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 efetivo 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 respetiva

exploração, sem prejuízo dos compromissos que decorram para Timor-Leste em virtude de Acordos, Tratados ou quaisquer outros atos internacionais, de que Timor-Leste seja parte.

3. Para execução das atribuições decorrentes deste diploma, o órgão referido neste artigo é dotado de personalidade jurídica e assume a forma de Instituto Público, com autonomia financeira e património próprio.
4. As funções, atribuições e composição orgânica do órgão referido neste artigo são 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 deve definir os termos e princípios que regulam 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 de Timor-Leste por qualquer aeronave fica sujeita às disposições e normas estabelecidas neste decreto-lei, nos Tratados, Convenções e atos internacionais, de que Timor-Leste seja parte, bem como em demais legislação aplicável.
2. Sem prejuízo no disposto nos números seguintes, nenhuma aeronave matriculada ou ao serviço de Estado estrangeiro pode, sem autorização, sobrevoar o espaço aéreo de Timor-Leste ou aterrar em território subjacente.
3. A Autoridade Aeronáutica pode, no entanto, estabelecer exceções 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 pode também estabelecer exceções ao regime de utilização do espaço aéreo, legalmente fixado, sempre que tais exceções 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 respetivas 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 deve fazer obrigatoriamente a primeira aterragem e a última descolagem em aeroporto internacional.
2. Em Timor-Leste, são considerados aeroportos internacionais o aeroporto de Díli-Comoro e todos os demais classificados como “aeroporto internacional” através de Resolução do Governo, sob proposta do membro do Governo responsável pela área dos transportes.
3. A Autoridade Aeronáutica deve definir as operações de voo que, pela sua natureza podem 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 pode 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 atividades aéreas, sempre que esteja em causa a segurança da navegação aérea ou o interesse público.

Artigo 10.º

1. É proibido efetuar 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 no 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 pode transportar explosivos, munições, armas de fogo, material bélico, equipamento destinado a levantamento aerofotogramétrico ou de prospeção ou ainda, quaisquer outros objetos ou substâncias consideradas perigosas para a segurança pública, da própria aeronave ou dos seus ocupantes.

2. O porte de aparelhos fotográficos, cinematográficos, eletrônicos ou nucleares a bordo de aeronaves pode 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 reações de ar que não sejam as reações 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 às 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. São 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 deve funcionar adstrito à Autoridade Aeronáutica.
2. A matrícula das aeronaves de Timor-Leste deve ser feita no Registo Aeronáutico de Timor-Leste, o qual emite os respetivos certificados de matrícula.
3. A inscrição da aeronave no Registo Aeronáutico de Timor-Leste, deve ser precedida do cancelamento do registo de matrícula em qualquer outro Estado.

4. No ato da inscrição, o Registo Aeronáutico de Timor-Leste atribui as marcas de nacionalidade e matrícula da aeronave, as quais a identificam 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 atos para os quais tal seja, expressamente, exigido pelo presente diploma ou legislação dele decorrente nos termos do disposto no artigo seguinte, assim como por qualquer outra legislação vigente em Timor-Leste para o efeito.

SECÇÃO IV

Navegabilidade

Artigo 16.º

1. Nenhuma aeronave pode 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. São 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. Podem 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 diretamente, quer por interposta pessoa, para fins de transporte aéreo, 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, exceto 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 atos ou negócios jurídicos constitutivos, modificativos ou extintivos de direitos sobre aeronaves são regulados pela lei geral em vigor, com as necessárias adaptações.

Artigo 20.º

Os direitos referidos no artigo anterior só têm 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 ou por 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 perecida 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, deve ser cancelada a respetiva 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 efetivamente 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.
2. A cessão de exploração ou aluguer de aeronave deve ser celebrada 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, exceto 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 são regulamentados por diploma próprio.

CAPÍTULO V

Atividades aeronáuticas

SECÇÃO I

Disposições gerais

Artigo 28.º

1. As atividades aeronáuticas são as de transporte aéreo e trabalho aéreo com fim comercial ou não, podendo exercer-se em âmbito público ou privado.
2. A atividade 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 atividade aeronáutica se exerce no âmbito público sempre que possa ser utilizada pelo público em geral.
 4. Considera-se que a atividade aeronáutica se exerce no âmbito privado quando realizada em benefício do próprio operador, compreendendo as atividades 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.
2. Para além do disposto no número anterior, a empresa estrangeira designada só exerce a sua atividade 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 depende da autorização prévia da Autoridade Aeronáutica, a menos que seja estabelecido de maneira diferente nos respetivos acordos bilaterais ou multilaterais.

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 pode ser efetuado 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 deve ser concedida somente durante o período em que decorrerem as negociações dos referidos acordos.

Artigo 31.º

1. O Governo de Timor-Leste estabelece as normas e condições para o exercício de direitos de tráfego aéreo, dentro dos princípios contidos nos respetivos acordos bilaterais ou multilaterais de transporte aéreo de que Timor-Leste é parte.
2. As normas e condições referidas no número anterior, devem 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 pode iniciar a respetiva atividade, 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.

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 perde 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 pode ser efetuado 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, pode a Autoridade Aeronáutica autorizar a sua exploração por transportadora aérea não nacional, fixando as respetivas 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 pode ser efetuado por transportadoras aéreas nacionais devidamente autorizadas para o efeito pela Autoridade Aeronáutica.
2. Excetua-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 atividade e da exploração do transporte aéreo não regular são objeto 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 atividade exercida em aeronaves, tendo como objetivo a realização de fins específicos de aviação civil.
2. As atividades de trabalho aéreo só podem 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 a pessoa licenciada para exercer atividade de transporte aéreo.

Artigo 39.º

1. Considera-se que existe um contrato de transporte aéreo, quando ajustado num único ato 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 são 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 atos 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, é 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 ação de responsabilidade civil deve 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 ou desembarque;
 - b) Pelos danos causados por destruição, perda, 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, é responsável nos termos previstos neste decreto-lei, o transportador que haja efetuado 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 respondem 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 acarreta a do próprio contrato.

SECÇÃO III
Responsabilidade não contratual

Artigo 46.º

Sem prejuízo do que estiver previsto nas Convenções e demais atos 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 abalroamento que der causa.
2. Em caso de concorrência na causa do abalroamento, o explorador ou operador de cada uma das aeronaves envolvidas deve suportar os danos causados ou a responsabilidade de um e outro é agravada ou atenuada, em função da proporção em que cada um concorrer para o dano; havendo culpa, é 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 da privação do uso normal da 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 é 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 da 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 é limitada a responsabilidade civil fundada no dolo, sendo considerado dolo quando o transportador atuar 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 deve exceder:
 - 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 objetos sob a guarda pessoal de passageiros a bordo da aeronave abalroada;
 - b) O valor das reparações e substituições de peças da aeronave abalroada, se recuperável ou o seu valor real imediatamente anterior ao abalroamento, se não for possível a sua reparação.
2. Não prevalecem os limites de responsabilidade fixados neste artigo:
 - a) Se o abalroamento resultar de dolo do explorador ou operador da aeronave;
 - b) Se a pessoa responsável pelo abalroamento se tiver apoderado ilicitamente da aeronave e dela fizer uso sem o consentimento do seu proprietário ou possuidor legítimo.

CAPÍTULO VIII

Infraestruturas aeronáuticas e serviços de navegação aérea

SECÇÃO I

Disposições gerais

Artigo 51.º

Constitui infraestrutura 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 infraestrutura 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 podem 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 respetivas facilidades de apoio às operações de aeronaves, 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 estabelece as condições que devem satisfazer as aeronaves estrangeiras para utilização dos aeródromos públicos.

4. Nenhum aeródromo civil pode 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 pode ser construído sem a prévia autorização da Autoridade Aeronáutica.

2. Os aeródromos privados são construídos, administrados e

explorados por seus proprietários e obedecem às prescrições e normas estabelecidas pela Autoridade Aeronáutica.

3. Os aeródromos públicos são administrados pelo Estado, diretamente ou através de entidades ou empresas do setor público.

4. A instalação e o funcionamento de quaisquer serviços da infraestrutura aeronáutica, dentro ou fora de aeródromo civil, depende sempre de autorização prévia da Autoridade Aeronáutica competente que os fiscaliza.

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

Artigo 58.º

Os aeródromos públicos podem 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 objeto específico, constituem bens do 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 atividade 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 é concedida mediante contrato homologado pela Autoridade Aeronáutica.

2. Pela utilização das áreas e bens referidos no número anterior é 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, de embarque e desembarque de pessoas e cargas.

2. Os aeroportos são classificados por ato administrativo que fixa as características de cada classe ou tipo.
3. Os aeroportos destinados às aeronaves nacionais ou estrangeiras, na realização de serviços internacionais regulares ou não regulares, são classificados como aeroportos internacionais.

SECÇÃO III
Servidões aeronáuticas

Artigo 62.º

1. As propriedades vizinhas dos aeródromos e das instalações de auxílio à 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 objetos 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 só têm validade após a aprovação pelo Governo do Plano Geral das Zonas de Servidão de Aeródromos, onde configuram as seguintes zonas:
 - a) Zona de proteção de aeródromos;
 - b) Zona de ruído;
 - c) Zona de proteção dos auxílios à navegação aérea.
4. Conforme as conveniências e particularidades de segurança de voo, são elaborados e aplicados planos específicos a cada aeródromo, respeitando-se as prescrições estabelecidas pelo plano geral mencionado no número anterior.
5. A Autoridade Aeronáutica pode 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 respetivo proprietário tem direito a uma justa indemnização, cujo montante é fixado por acordo.
7. Na falta de acordo, o montante previsto no número anterior é 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 diretamente, quer através de empresas ou entidades públicas e a sua organização e funcionamento são 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 observam as disposições deste decreto-lei, das Convenções e acordos internacionais de que Timor-Leste seja parte, bem como em demais legislação aplicável.

Artigo 65.º

1. A aeronave que receber do órgão de controlo do tráfego aéreo ordem para aterrar deve dirigir-se imediatamente para o aeródromo que lhe for indicado e nele efetuar a aterragem.
2. Em caso de manifesta inobservância da ordem recebida, a aeronave deve ser 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 são 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 rádionavegação aeronáutica;
 - d) Serviço de radiodifusão aeronáutica.
2. O serviço fixo aeronáutico deve organizar-se e dotar-se de uma 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, rádiofrequência, modulação, características do sinal e respetivo controle das condições de receção e de alinhamentos, são estabelecidas pela Autoridade Aeronáutica, ouvida a autoridade de Telecomunicações competente.

Artigo 69.º

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

Artigo 70.º

1. As tripulações de aeronaves devem comunicar 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 IV

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 atividade de meteorologia a coordenação, controlo administrativo e o asseguramento técnico da assistência meteorológica à navegação aérea.

Artigo 72.º

1. Devem ser instalados Centros Meteorológicos Aeronáuticos nos principais aeródromos nacionais, os quais devem possuir os meios e pessoal adequados.
2. Deve 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 deve ser fixada e cobrada nos termos em que for aprovada.

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, devem 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 respetivos rumos nas condições meteorológicas mais favoráveis.

Artigo 75.º

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

SUBSECÇÃO V

Serviços de busca e salvamento

Artigo 76.º

A organização e funcionamento dos serviços de busca e salvamento integram um sistema nacional e são objeto de regulamentação especial.

Artigo 77.º

Os órgãos responsáveis pela coordenação das operações de busca e salvamento podem, 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, deve, desde que o possa 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 deve ser objeto de uma remuneração nos termos que vier a ser definida.

SUBSECÇÃO VI

Serviços de prevenção, socorro e combate a incêndios

Artigo 79.º

1. Todos os aeroportos internacionais situados em território de Timor-Leste ou sob a sua jurisdição devem 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 respetivas 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 devem situar-se no respetivo aeródromo, salvo se, estando situadas fora deste, os mínimos de intervenção estabelecidos pela Autoridade Aeronáutica possam ser garantidos.

Artigo 80.º

1. Compete à respetiva 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 respetiva formação e qualificação.

2. Tudo o que for necessário para o desempenho eficaz da atividade de proteção deve ser 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 proteção deve ser assegurada por acordos de cooperação e assistência.

Artigo 82.º

Compete à Autoridade Aeronáutica regulamentar o seguinte:

- a) Determinação do nível de proteção 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 respetivo aeródromo;
- f) Todos os demais assuntos relacionados com os serviços de socorro, prevenção e combate a incêndios que reclamem regulamentação específica.

SUBSECÇÃO VII

Facilidades de desembarço 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 infraestrutura 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 à 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 são executados pelos órgãos competentes, nos termos previsto na lei.

SUBSECÇÃO VIII

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 deve institucionalizar 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 deve ser a de apoiar a Autoridade Aeronáutica nas tarefas de planejar, orientar, coordenar, controlar e executar as atividades de prevenção e investigação de incidentes e acidentes aéreos.

Artigo 89.º

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

SUBSECÇÃO IX

Serviços de facilitação e segurança na aviação civil

Artigo 90.º

O Governo deve institucionalizar uma Comissão Nacional de Facilitação e Segurança da Aviação Civil, definindo as respetivas atribuições, composição e funcionamento.

Artigo 91.º

O Governo deve estabelecer um programa nacional de segurança na aviação civil, cuja execução é coordenada pela Autoridade Aeronáutica.

Artigo 92.º

A Autoridade Aeronáutica deve assegurar 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 proteção e segurança dos aeródromos públicos.

Artigo 94.º

Todo o explorador de aeródromo privado no qual sejam prestados serviços de voos deve submeter à aprovação da Autoridade Aeronáutica competente um plano de segurança do respetivo 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 diretrizes 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 atividades de navegação aérea ou com ela relacionadas.
2. As condições de contratação e emprego do pessoal técnico destinado às atividades de navegação aérea ou com estas relacionadas são objeto de regulamentação aprovada pela Autoridade Aeronáutica.
3. Para efeitos do número anterior, a Autoridade Aeronáutica deve estipular as horas máximas de trabalho e outras condições de serviço dos pilotos, copilotos, 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 deve estar munido de licença e certificados de aptidão outorgados pela Autoridade Aeronáutica, que os habilitem para o exercício da atividade 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 pode, 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 as respetivas condições.

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

Artigo 98.º

As tripulações das aeronaves devem estar munidas obrigatoriamente de licenças e certificados de aptidão exigidos por lei, que as habilitem para o exercício de funções a bordo.

Artigo 99.º

A composição, funções, competência e responsabilidades das tripulações a bordo de aeronaves de Timor-Leste são 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 atividade a ela relacionada, incluindo os estágios ou formação em oficinas de manutenção e de fabrico de material aeronáutico civil, só podem funcionar com autorização prévia da Autoridade Aeronáutica e segundo as condições por esta fixadas.
2. Exceção-se do estabelecido no número anterior as escolas, cursos de aviação e atividades afins destinadas exclusivamente a militares.

Artigo 101.º

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

Artigo 102.º

As instituições de que tratam os artigos anteriores são 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 à segurança do voo.

CAPÍTULO X **Infrações e sanções**

Artigo 104.º

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

Artigo 105.º

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

Artigo 106.º

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

- 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 atividades 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 infrações cuja responsabilidade recai simultaneamente sobre o piloto e sobre o proprietário ou operador da aeronave são punidas com multa ou com multa e suspensão dos respetivos 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 o território nacional;
 - f) Lançamento de objetos ou coisas a bordo da aeronave

em voo, ressalvados os casos de emergência ou de autorização especial para este fim;

- g) Uso de aeronave cujas marcas de nacionalidade ou de matrícula estejam em desacordo com o respetivo certificado de matrícula;
 - h) Inobservância dos regulamentos e normas de tráfego aéreo, assim como de regulamentação respeitante à duração do trabalho e aos limites de voo;
 - i) Inobservância dos planos de voo, instruções e autorização dos órgãos de controlo do tráfego aéreo;
 - j) Quando os prazos de validade dos certificados de aptidão do pessoal navegante no exercício das suas funções estejam ultrapassados ou exercerem funções a bordo para a qual não esteja qualificada a sua licença ou respetivo certificado de aptidão;
 - k) Sobrevoar zonas proibidas, realizar voos acrobáticos abaixo do 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 afetem 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 respetivos 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 infrações cuja responsabilidade recai sobre os proprietários, operadores ou exploradores de serviços, transporte ou trabalhos aéreos são punidas com multa ou com multa e suspensão dos respetivos 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 às Convenções ou acordos aéreos internacionais de que Timor-Leste seja parte.

3. As infrações cuja responsabilidade recai sobre pessoas singulares ou coletiva não compreendidas nas disposições anteriores, são punidas com multa ou com multa e suspensão dos respetivos certificados, nomeadamente nos seguintes casos:

- a) Construção ou exploração de aeródromo ou de quaisquer instalações ou equipamentos de infraestrutura aeronáutica sem autorização da Autoridade Aeronáutica competente;
- b) Exploração de serviços, transporte ou trabalhos aéreos sem a devida licença ou autorização;
- c) Conduzir aeronave ou exercer qualquer função a bordo sem ser titular da respetiva licença.

4. As penas de multa são graduadas entre o mínimo e o máximo fixadas em regulamento 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 infração for cometida em consequência de ordem exorbitante ou indevida do proprietário ou operador de aeronave, devidamente comprovada, a responsabilidade de quem cumprir a ordem fica atenuada ou eliminada consoante a gravidade da infração.

Artigo 109.º

1. A Autoridade Aeronáutica competente deve determinar a detenção de uma aeronave nos seguintes casos:

- a) Aterragem ou sobrevoos do território nacional em infração do estabelecido na legislação em vigor no país, 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 é libertada uma vez satisfeitas as exigências legais.

Artigo 110.º

1. A aeronave pode 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 atividade 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 pode 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 são fixadas e cobradas nos termos que forem determinados em regulamento da Autoridade Aeroportuária.

Artigo 112.º

Em caso de flagrante desrespeito às leis em vigor, aos regulamentos ou às normas de tráfego aéreo, a autoridade competente pode, 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 infração prevista no presente capítulo deve ser 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

Compete ao Governo regulamentar 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 Amude 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

José Alexandre Gusmão, “Kay Rala Xanana Gusmão”

DELIBERASAUN KONA-BA MATADALAN HATO'O KEIXA

DELIBERASAUN NÚ 1/2019, LORON 4 FULAN JANEIRU

Tuir Dekretu Lei N.º 25/2015 ne'ebé kria no aprova Estatutu Conselho de Imprensa, iha mos artigu 42.º Lei Komunikasun Sosiál katak Conselho de Imprensa nu'udar entidade administrativa reguladora independente no hala'o ninia atribuisaun no kompeténsia ne'ebé la submete ba diresaun ka orientasaun sira husi poder polítiku nian.

Ho natureza ne'ebé iha mak fõ poder boot tebes ba Conselho de Imprensa hodi bele hari'i sistema ida atu bele haforsa nia servisu hodi atende parseiru sira diak liu tan liu-liu husi kria sistema ne'ebé diak hodi hala'o atendentu ne'ebé profisionál.

Hanesan órgaun reguladora no operador ba órgaun komunikaun sosiál sira iha Timor Leste, Conselho de Imprensa sei kria rasik ninia Mata Dalan spesífiku ida ho ninia mekanismu hodi jere servisu wainhira simu keixa husi órgaun komunikaun sosiál sira kona-ba lala'ok no obra husi jornalista sira. Mata Dalan ne'ebé halo ne'e, sei tulun Conselho de Imprensa hodi rezolve keixa ne'ebé tama no haforsa servisu Conselho de Imprensa hanesan órgaun independente ida .

Tanba ne'e Conselho de Imprensa liu husi diresaun Apoiu Jurídiku Étika no Liberdade Imprensa konkorda atu serbisu hamutuk hodi bele aplika Mata Dalan ida ne'e.

Mata Dalan ne'e nu'udar regulamentu ida iha Conselho de Imprensa atu koalia kona -ba:

- Prosesu Simu Keixa;
- Halo pareser ba keixa ne'ebé mak tama;
- Mekanismu ne'ebé sei uja ba keixa sira. .

Mata Dalan ida ne'e diresaun hotu - hotu ne'ebé mak haknar-an iha Conselho de Imprensa mak uza.

Kapitulu I
Parte Jerál

Artigu 1. "
Objetivu

1. Mata Dalan ida ne'e nia objetivu mak tuir mai:
 - a. Prepara sistema uniforme ida atu ajuda diak liu tan pesoál CI nian, hodi hadia diak liu tan sistema simu keixa ne'ebé publiku hato'o mai CI.
 - b. Atu hamenus uza tempu ne'ebé adekua husi prosesu simu keixa no to'o lalaok keixa nomós solusaun ba keixa ne'e to'o remata.
 - c. Sai nu'udar dokumentu ida ne'ebé CI sira uza atu administra keixa ne'ebé hato'o mai CI.

Artigu 2. "
Lista Akrónimu no Definisaun

CI	: Conselho de Imprensa
DAJELI	: Diresaun Apoiu Juridiku Ética no Liberdade Imprensa
Keixa	: Hahalok ida ne'e la dun diak hasoru ema, insituisaun ka Organizasaun ida.
Prosesu simu keixa	: Mekanizmu simu keixa no buka solusaun
Pesoál ne'ebé simu keixa	: Pesoál ne'ebé iha kontratu serbisu ho CI, inklui Asesor/a sira.

Artigu 3. "
Ambitu Aplikasaun

1. Mata Dalan ne'e aplika ba pesoál hotu ne'ebé mak hala'o knar iha Conselho de Imprensa bainhira simu keixa ruma;
2. Mata Dalan ne'e sei uza ba keixa ne'ebé tama iha ligasaun ba produitu jornalístiku no hahalok ka atetude jornalista ne'ebé liga ba mundu jornalizmu;

Artigu 4. "
Saida mak keixa

Keixa katak atividade ema ida, grupu, instituisaun ka organizasaun ne'ebé lamenta, la aseita ba obra no atividade jornalístiku nian.

Artigu 5."
Se mak bele simu keixa

1. Keixa ne'ebé tama sei simu husi :
 - a. Pesoál DAJELI ne'ebé haknar - an iha CI;
 - b. Diretór DAJELI hanesan responsavel masimu ba diresaun jurídiku, Presidente no Konselleiru sira ne'ebé mak hala'o hela serbisu iha fatin bainhira ema mai hato'o keixa.

Kapitulu II
Prosesu Keixa

Artigu 6. "
Prosesu Simu keixa

1. Keixa ne'ebé rejistu no simu husi pesoál DAJELI ho seguru, husi ema ne'ebé hato'o keixa.
2. Ema ne'ebé hato keixa sei prenxe formuláriu ne'ebé prepara husi diresaun ne'e. Iha prosesu keixa sei halo mós entrevista atu bele hetan dados ne'ebé kompletu liu maski sira prenxe tiha-ona formuláriu keixa ne'ebé prepara.
3. Presiza oras rua (2) hodi kompletu prosesu sira tanba oras ida (1) atu prenxe formuláriu no oras ida (1) hodi halo prosesu entrevista. Atividade ida ne'e hotu sei hala'o husi ema ne'ebé mak responsavel ba simu keixa ne'e.
4. Keixa balun liu husi karta deit no diresaun DAJELI sei telefone ba pesoál ne'ebé lodi keixa mai hato'o iha CI, hodi completa formuláriu no kontinua entrevista hodi completa dados.

Artigu 7. "
Hatama dados

Pesoál DAJELI rekolha dados husi formuláriu ne'ebé prenxe no informaun sira hodi entrevista ne'ebé hala'o ba pesoál ne'ebé hato'o keixa ba baze de dados no sei relata ba diretór DAJELI bainhira dados sira kompletu ona, hodi ba analiza. Tempu loron ida (1) atu completa iha sistema arkivu no elektróniku.

Artigu 8. "
Prosesu keixa

Bainhira prosesu baze dados kompletu ona, DAJELI sei serbisu hamutuk halo analiza ba keixa ne'e no foti medida ida diak liu ba rejolve keixa ne'ebé tama iha CI. Hafoin ekipa halo analiza klean, sei submete ba Diretór jurídiku kontinua aprofunda no analiza medida sira ne'ebé foti tiha-ona. Bainhira ekipa verifika hotu, sei hakerek rekomendasaun ida ba membru CI sira atu

estuda. Tempu ba analiza no foti medida sira sei hala' o durante loron tolu nia laran.

Artigu 9. "
Haruka ba plenária

1. Hafoin analiza DAJELI prepara pareser, medida atu resolve keixa no subemete ba plenária atu diskuti no hein dezisaun husi plenária. Iha medida tolu ne'ebé mak plenária sei halo :
 - a. Deside medida ne'ebé hakerek iha pareser no husu ba diresaun DAJELI atu ezekuta tuir desizaun hosi plenária;
 - b. Atu arkivu keixa bainhira keixa ne'e la'os kompeténsia CI maibé sei fô surat koñesimentu ba keixa nain;
 - c. Membro CI sei halo mediasaun ba keixa ne'e no apoiu husi DAJELI, tanba keixa ne'e iha relasaun ho produktu jornalístiku no meu komunikaun sosiál sira.
2. Durasaun ba prosesu ne'e loron ida (1) tanba ne'e plenária presiza loron ida atu halo aprovasaun no foti desizaun ba keixa ida ne'e.

Kapitulu III
Medida no Prazu ba Parte Sira

Artigu 10. "
Medida ne'ebé foti

1. Medida ne'ebé foti ba kada keixa deferente tuir natureza keixa ne'ebé tama ho nune'e ekipa DAJELI sei fô asesoria mak hanesan :
 - a. Karta rekomendasaun jurídku ba plenaria wainhira kazu ne'e konsidera kontra – ordenasaun.
 - b. Rekomenda ka informa ba keixa nain liu husi karta wainhira keixa refere la tama ba kompeténsia CI nian.
 - c. Se keixa ne'e konsidera kontra ordenasaun ka produktu jornalístiku maka CI sei informa ba parte sira atu halo mediasaun.
2. Medida ne'e presiza loron sanulu resin lima (15) ba parte rua ne'ebé hatu' o keixa no hetan keixa hodi hare observa no estuda, hafoin to' o ba konkordansia ida hodi fô resposta.

Kapitulu IV
Validade ba Mata Dalan

Artigu 11. "
Prazu ba revizaun

Tempu ba revizaun Mata Dalan ida ne'e sei bazeia-ba mandatu membru Conselho de Imprensa nian. Bainhira membru Conselho de Imprensa nia mandatu remata iha tinan 2020, se halo revizaun ba Mata Dalan ida ne'e no sei hetan aprovasaun fali husi membru Conselho de Imprensa foun sira.

Kapitulu V
Final

Artigu 12. "
Tama iha Vigór

Mata Dalan ida ne'e tama iha vigor, hahu hosi data aprovasaun iha plenária Conselho de Imprensa nian.

Aprova hosi membru Conselho de Imprensa iha loron 4 fulan Janeiro tinan 2019

Virgílio da Silva Guterres
Presidente

José Maria Ximenes
Membro

Hugo Maria Fernandes
Membro

Paulo Adriano da Cruz Araújo
Membro

Francisco Belo Simões da Costa
Membro