



**SEGURO OBRIGATÓRIO DE RESPONSABILIDADE CIVIL
DE AVIAÇÃO, TRANSPORTES AÉREOS, INFRAESTRUTURAS AE-
RONAUTICAS E SERVIÇOS AUXILIARES**



DECRETO N.º 9/09 DE 3 DE JUNHO

Conselho de Ministros







DECRETO N.º 9/09 DE 3 DE JUNHO

Conselho de Ministros

Publicado na Iª Série do Diário da República n.º 123 de 3 de Julho de 2009

Sumário

Estabelece as regras que regulam direitos, obrigações e procedimentos aplicáveis ao transporte aéreo de passageiros, bagagens e cargas, incluindo nesta, animais, no quadro do seguro obrigatório de responsabilidade civil de aviação civil.

Conteúdo

O exercício de determinadas actividades comporta uma elevada componente de risco para a generalidade dos cidadãos, justificando a adopção de medidas que, de alguma forma, anulem ou minorem eventuais danos dele resultante;

Encontrando-se no contexto referenciado a actividade de transporte aéreo, não obstante os significativos avanços ultimamente registados no campo da segurança do equipamento e das infraestruturas aeronáuticas;

Considerando o disposto no artigo 42.º da Lei n.º 3/00 de 20 de Abril, sobre Aviação Civil.

Nos termos das disposições combinadas da alínea d) do artigo 112.º e do artigo 113.º, ambos da Lei Constitucional, o Governo decreta o seguinte:

**SEGURO OBRIGATÓRIO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DE AVIAÇÃO,
TRANSPORTES AÉREOS, INFRAESTRUTURAS AERONÁUTICAS E
SERVIÇOS AUXILIARES**

CAPÍTULO I DISPOSIÇÕES GERAIS

ARTIGO 1.º (Objecto)

O presente decreto estabelece as regras que regulam direitos, obrigações e procedimentos aplicáveis ao transporte aéreo de passageiros, bagagens e cargas, incluindo nesta, animais, no quadro do seguro obrigatório de responsabilidade civil de aviação civil.

ARTIGO 2.º (Âmbito e aplicação)





Decreto n.º 9/2009 de 3 de Junho

1. As disposições do presente decreto, nos termos do artigo 1.º, aplicam-se às aeronaves matriculadas em Angola ou no estrangeiro que utilizem aeroportos ou aeródromos angolanos ou que sobrevoem o espaço aéreo nacional, bem como a responsabilidade civil em que possam incorrer os exploradores de infraestruturas aeronáuticas e serviços auxiliares por danos causados a terceiros, decorrentes da utilização daquelas infraestruturas.
2. O disposto neste decreto não se aplica, porém, ao transporte aéreo e às aeronaves abrangidas por convenções ou tratados internacionais que estabeleçam regras próprias sobre esta matéria desde que ratificados por Angola e pelos países em que as aeronaves se encontrem matriculadas.

ARTIGO 3.º (Definições)

Para efeito do presente diploma considera-se:

- a) aeronave – aparelho cuja sustentação na atmosfera provém de reacções do ar, excluída a reacção do ar na superfície terrestre;
- b) voo – deslocação da aeronave desde o momento em que inicia a corrida para efeito de descolagem até que termine a corrida após a aterragem;
- c) passageiros – qualquer pessoa, excepto membros da tripulação transportada ou a ser transportada na aeronave, com consentimento do transportador aéreo;
- d) proprietário da aeronave – entidade em cujo nome a aeronave se encontra registada;
- e) explorador de aeronave – entidade que utiliza a aeronave e que se presume ser o seu proprietário, excepto se provar que o explorador é outro a quem o proprietário tenha cedido;
- f) transportador aéreo – entidade que está autorizada a transportar em aeronave pessoas, bagagens, carga ou correio;
- g) representantes – agentes, empregados assalariados, incluindo os tripulantes;
- h) embarque – acção de subir a bordo de uma aeronave com o objectivo de começar um voo, salvo para os membros da tripulação e passageiros que tenham embarcado numa escala anterior do mesmo serviço aéreo directo;
- i) desembarque – acção de deixar uma aeronave após a aterragem, salvo para os membros da tripulação e passageiros que devam prosseguir a sua viagem até uma escala seguinte do mesmo serviço aéreo directo;
- j) transporte aéreo – transporte em aeronave de pessoas, bagagem, carga e/ou correio;
- k) acidente de aviação – acontecimento ligado à utilização de uma aeronave que se produz entre o momento em que uma pessoa embarca, com a intenção de efectuar um voo, e o momento em que todas as pessoas que embarcaram com essa intenção são desembarcadas e, no decurso do qual, uma pessoa é mortalmente atingida ou gravemente ferida em virtude de se encontrar na aeronave ou em contacto directo com qualquer parte da aeronave, incluindo as partes que se tenham desprendido ou sido directamente expostas ao sopro dos reactores; salvo se se tratar de lesões devidas a causas naturais, ferimentos provocados à pessoa por ela própria ou por terceiros ou ferimentos sofridos por um passageiro clandestino escondido em locais diferentes daqueles a que





Decreto n.º 9/2009 de 3 de Junho

os passageiros e a tripulação têm normalmente acesso, e/ ou acontecimento ligado à utilização de uma aeronave que produz danos à superfície, seja por objectos que dela se soltem ou sejam lançados, incluindo alijamentos resultantes de força maior;

- l) infraestruturas aeronáuticas e serviços auxiliares — constituem infraestruturas aeronáuticas e serviços auxiliares, nos termos do artigo 52.º da Lei da Aviação Civil, o conjunto dos órgãos, instalações ou estruturas terrestres de apoio à navegação aérea destinados a promover-lhe segurança, regularidade e eficiência e aos quais é permitida a utilização de áreas e bens do domínio público dos aeródromos, nos termos do artigo 59.º da mesma lei.

CAPÍTULO II RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR E RESPECTIVOS LIMITES

ARTIGO 4.º

(Responsabilidade independente da culpa)

O transportador aéreo é responsável, independentemente de culpa, pelo ressarcimento dos seguintes danos:

- a) morte, ferimento ou quaisquer outras lesões corporais sofridas pelos passageiros em virtude de acidente ocorrido no decurso do transporte aéreo ou durante as operações de embarque ou desembarque;
- b) avaria, perda, destruição ou deterioração da bagagem e carga quando o facto que a tal deu origem se produziu durante o transporte aéreo ou durante as operações de embarque e desembarque;
- c) resultantes de atrasos verificados relativamente à hora prevista e anunciada pelo transportador no transporte aéreo de passageiro, bagagem e carga.

ARTIGO 5.º

(Limite da responsabilidade por morte, ferimento ou outras lesões)

A responsabilidade do transportador pela reparação dos danos previstos na alínea a) do artigo anterior tem como limite por cada pessoa transportada os valores em direitos especiais de saque, previstos nas convenções ou actos internacionais aplicáveis no País, que regulam a responsabilidade sobre a mesma matéria.

ARTIGO 6.º

(Limite da responsabilidade por avaria, perda, destruição ou deterioração da bagagem ou por atraso do transportador)

1. A responsabilidade do transportador pela reparação dos danos previstos na alínea b) do artigo 4.º, com excepção dos relativos a correios tem como limites por passageiro ou por quilograma de carga os valores em direitos especiais de saque, estabelecidos em Convenções ou actos internacionais aplicáveis no País que regulem a responsabilidade da presente matéria.





Decreto n.º 9/2009 de 3 de Junho

2. A responsabilidade do transportador pela reparação dos danos previstos na alínea c) do artigo 4.º tem como limite o montante em direitos especiais de saque por passageiro, estabelecido em Convenções ou Actos Internacionais aplicáveis no País.
3. Os direitos especiais de saque referidos nos números anteriores são os direitos especiais de saque tal como definido pelo Fundo Monetário Internacional e a sua conversão faz-se conforme o câmbio da moeda nacional em direitos especiais de saque em vigor na data da operação.
4. Os limites referidos neste artigo podem ser elevados por disposição contratual das partes.
5. A reparação dos danos relativos a correios é feita de acordo com o constante na regulamentação postal.

ARTIGO 7.º

(Regra para determinação do limite da responsabilidade)

No caso de avaria, destruição ou extravio de parte da carga, para determinação do limite da responsabilidade do transportador, apenas é considerado o peso dos volumes em relação aos quais se verificarem danos, excepto se os danos num ou mais volumes afectarem o valor de outros volumes, caso em que é considerado o peso total dos volumes que sejam directa ou indirectamente afectados.

ARTIGO 8.º

(Responsabilidade solidária)

Se na execução do transporte de carga e/ou bagagem houver intervenção de mais de um transportador, o responsável pela reparação dos danos ocorridos é o último transportador ficando este, após liquidação das indemnizações, com direitos de sub-rogação em relação aos outros transportadores em termos proporcionais e solidários.

ARTIGO 9.º

(Acção de responsabilidade)

Qualquer acção de responsabilidade para reparação dos danos previstos no artigo 4.º deve ser intentada, sob pena de prescrição, no prazo de dois anos contados a partir da data de chegada ao destino ou do dia em que deveria ter chegado ou, ainda, da data em que se tenha verificado a interrupção do transporte.

CAPÍTULO III

RESPONSABILIDADE CIVIL DO PROPRIETÁRIO OU EXPLORADOR DE AERONAVE

ARTIGO 10.º

(Responsabilidade independentemente da culpa)

1. O proprietário ou explorador de aeronave é responsável, nos termos e com os limites do artigo seguinte, independentemente de culpa, pelo ressarcimento dos





Decreto n.º 9/2009 de 3 de Junho

danos causados a terceiros à superfície pela aeronave em voo ou por objectos que dela se soltem, incluindo os alijamentos resultantes de força maior.

2. É também da responsabilidade do proprietário ou explorador da aeronave, nos termos e nos limites do artigo seguinte, independentemente de culpa, o ressarcimento dos danos causados pela mesma quando no solo, imobilizada ou em movimento.

ARTIGO 11.º

(Fixação do limite da responsabilidade e das indemnizações)

1. Para efeitos do presente capítulo, independentemente do número de lesados, o montante máximo global das indemnizações fundadas na responsabilidade referida no artigo anterior é igual aos valores mínimos estabelecidos na tabela n.º 1, anexa ao presente diploma, do qual é parte integrante.
2. Os limites de responsabilidade referidos no número anterior não se aplicam, podendo ser superiores se o lesado ou quem lhe suceda provar que os danos foram causados por acto ou omissão culposa do proprietário, do explorador ou seus representantes.

ARTIGO 12.º

(Insuficiência dos limites)

Se de um acidente de aviação resultarem danos previstos no artigo 10.º de tal modo graves que seja previsível que os limites fixados no artigo 11.º possam vir a ser insuficientes para a sua integral reparação, procede-se a um recenseamento de todos os lesados e à consequente liquidação das indemnizações por danos patrimoniais e não patrimoniais decorrentes, se os houver, rateados pelos lesados proporcionalmente, sob a responsabilidade do proprietário e/ou o explorador da aeronave.

ARTIGO 13.º

(Situações de força maior)

1. O proprietário ou explorador de aeronave não é responsável pelo ressarcimento dos danos por esta causada em virtude de utilização por terceiros de armas ou engenhos explosivos com modificação do núcleo atómico.
2. Não há lugar à responsabilidade do proprietário ou do explorador da aeronave pelo ressarcimento dos danos se o acidente se tiver ficado a dever a culpa exclusiva do lesado.

ARTIGO 14.º

(Responsabilidade excepcional)

1. Em caso de roubo ou furto de uso ou qualquer usurpação ou comando ilícito da aeronave, mantém-se a responsabilidade do proprietário ou explorador da mesma pela reparação dos danos causados, sem prejuízo do direito de regresso contra quem, por acto ou omissão, lhes tenha dado origem de causa.
2. Em caso de colisão de duas ou mais aeronaves em voo ou em manobra no solo, a obrigação de indemnizar pelos danos a que se refere o artigo 10.º recai sobre o proprietário ou explorador da respectiva aeronave que deu origem ao acidente.





Decreto n.º 9/2009 de 3 de Junho

3. Não sendo possível determinar quem foi o causador da colisão, considera-se a responsabilidade atribuível em partes iguais, cabendo nessa proporção a cada um dos intervenientes directos na colisão, a obrigação de indemnizar terceiros pelos danos causados.
4. O pagamento das indemnizações resultantes dos factos previstos nos n.ºs 2 e 3 deste artigo é efectuado independentemente da determinação do grau de culpa, cabendo aos responsáveis da aeronave isentos de culpa, exercerem o direito de regresso.

ARTIGO 15.º

(Acção de responsabilidade)

As acções judiciais com vista à efectivação da responsabilidade civil decorrente de acidente de aviação nas situações previstas nos artigos 10.º e 11.º são intentadas obrigatoriamente contra o proprietário ou explorador da aeronave no prazo de três anos a contar da data da ocorrência, sob pena de prescrição.

CAPÍTULO IV

SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO TRANSPORTADOR E DO PROPRIETÁRIO OU EXPLORADOR DE AERONAVE

ARTIGO 16.º

(Obrigatoriedade de efectuar o seguro)

1. Os proprietários ou operadores de qualquer aeronave registada em Angola são obrigados a celebrar um contrato de seguro em Angola que garanta a responsabilidade civil pelos danos previstos no artigo 4.º, garantindo os capitais referidos no artigo 5.º bem como os montantes previstos nos n.ºs 1, 3 e 4 do artigo 6.º.
2. O disposto no número anterior é aplicável, independentemente da nacionalidade, aos transportadores que estejam autorizados a realizar actividade aérea no território nacional, excepto às aeronaves militares, policiais e aos aviões de matrícula estrangeira, cujo início do voo seja fora do território nacional e que, apesar de utilizar um ou mais pontos do território nacional, retornem ao estrangeiro, após a realização desse voo específico devidamente autorizado pelo Instituto Nacional de Aviação Civil.

ARTIGO 17.º

(Obrigatoriedade e respectivos montantes)

1. Os proprietários ou exploradores de qualquer aeronave registada em Angola são obrigados a celebrar contrato de seguro em Angola nos montantes fixados no n.º 1 do artigo 11.º os quais garantem a responsabilidade civil pelos danos previstos nos artigos 10.º e 14.º sendo aqueles montantes válidos também para as situações previstas no n.º 2 do mesmo artigo 11.º.





Decreto n.º 9/2009 de 3 de Junho

2. O disposto no número anterior não é aplicável às aeronaves militares, policiais e aos aviões de matrícula estrangeira, cujo início de voo seja fora do território nacional e que, apesar de utilizar um ou mais pontos, retornem ao estrangeiro, após a realização desse voo específico, devidamente autorizado pelo Instituto Nacional de Aviação Civil.
3. O contrato de seguros referido no n.º 1 não garante a responsabilidade civil decorrente de danos causados por combustível nuclear, produtos ou resíduos radioactivos ou qualquer outra substância que emita radiações ionizantes.
4. A celebração de contratos de seguro previstos no artigo 16.º e no presente artigo deve ser efectuada em seguradoras autorizadas a exercer a sua actividade em Angola, nos termos da legislação em vigor, nomeadamente dos artigos 8.º e 9.º da Lei n.º 1/00 de 3 de Fevereiro, Lei Geral da Actividade Seguradora.
5. Sem prejuízo do disposto no número anterior cabe ao Instituto Nacional da Aviação Civil propor ao Ministro das Finanças, através do Ministro de tutela, as demais condições em que o seguro possa não ser feito em Angola.

ARTIGO 18.º

(Requisitos dos contratos)

1. Os contratos de seguros referidos nos artigos 16.º e 17.º devem garantir:
 - a) a responsabilidade dos representantes;
 - b) os danos referidos nos artigos 4.º e 10.º, quando resultantes de furto ou roubo de aeronave.
2. Nos casos previstos na alínea b) do número anterior, a seguradora não garante a responsabilidade dos respectivos autores, cúmplices ou encobridores para com o transportador ou para com o proprietário ou explorador da aeronave.
3. À seguradora assiste o direito de regresso contra os autores do furto ou roubo da aeronave quando causem os danos referidos nos artigos 4.º e 10.º.

ARTIGO 19.º

(Responsabilidade em caso de inexistência de seguro válido e direitos sub-rogatórios)

1. Em todas as acções destinadas ao apuramento da responsabilidade civil é obrigatória a intervenção da seguradora, ou apenas do transportador, proprietário ou explorador, caso não haja seguro válido.
2. A entidade seguradora, após ter procedido ao pagamento das indemnizações aos lesados, fica sub-rogada nos direitos dos lesados contra terceiros causadores do acidente.
3. Para efeitos do número anterior não se consideram terceiros as pessoas cuja responsabilidade se encontra garantida, com excepção dos autores de furto ou roubo de aeronave e dos causadores dolosos do acidente.

ARTIGO 20.º

(Obrigatoriedade da existência da apólice de seguro)





Decreto n.º 9/2009 de 3 de Junho

1. A emissão do certificado de navegabilidade de uma aeronave e sua revalidação são subordinadas à apresentação de certificado ou apólice de seguro, comprovativo da existência do contrato de seguro celebrado nos termos do artigo 18.º.
2. Se a aeronave for explorada por um transportador aéreo nacional, este deve fazer prova da existência do contrato de seguro previsto nos artigos 17.º e 18.º, no termo de cada período de validade das apólices.

ARTIGO 21.º

(Obrigatoriedade de seguro para aeronaves estrangeiras e respectivos certificados ou apólices)

1. As aeronaves estrangeiras que utilizem os aeródromos angolanos estão igualmente obrigadas a ser objecto de contrato de seguro, nos termos previstos no artigo 18.º, devendo ser realizada prova de que o mesmo foi celebrado através de certificado ou apólice de seguro que garanta, no mínimo, os limites de responsabilidade estabelecidos no artigo 11.º, no caso das aeronaves sujeitas ao presente diploma, ou que garanta, também no mínimo, os limites fixados nas convenções ou tratados aplicáveis, conforme previsto nos termos do n.º 2 do artigo 2.º.
2. Em relação às aeronaves que apenas sobrevoem o território nacional pode ser exigida, sempre que o Instituto Nacional de Aviação Civil o entenda conveniente, prova da existência de seguro válido.
3. Os certificados ou apólices de seguro emitidos em língua estrangeira, exceptuando na língua inglesa, devem ser acompanhados de uma tradução oficial em língua portuguesa ou inglesa.

ARTIGO 22.º

(Competências)

1. Compete ao Ministro das Finanças compatibilizar as regras técnicas, actuariais, financeiras, tarifas e condições gerais necessárias à exploração mais conveniente da modalidade de seguro a que se refere o presente decreto, em função das adaptações que resultem de convenções ou actos internacionais aplicáveis, sem prejuízo do disposto no artigo 5.º e no n.º 1 do artigo 6.º.
2. Incumbe ao Instituto Nacional da Aviação Civil, em coordenação com os serviços nacionais de aeródromos, proceder à fiscalização das obrigações referidas no presente diploma.
3. O Instituto de Supervisão de Seguros, ouvido o Instituto Nacional da Aviação Civil, emite, quando necessário, instruções com vista a uma correcta execução do disposto no presente diploma, bem como propõe ao Ministro das Finanças as condições de aceitação do risco quando rejeitado por uma ou mais seguradoras.

ARTIGO 23.º

(Intervenção de entidades fiscalizadoras)

1. A apresentação de certificados ou apólices comprovativos da existência de contratos de seguros, nos termos previstos no presente diploma, é obrigatória sempre que solicitada pelas entidades fiscalizadoras.





Decreto n.º 9/2009 de 3 de Junho

2. A não exibição de certificado ou apólice de seguro obrigatório, origina a imediata apreensão da aeronave, que só pode ser levantada quando for feita prova, junto das entidades competentes, de ter sido celebrado o contrato de seguro obrigatório.

ARTIGO 24.º

(Instrução e instauração de processos)

1. A instauração e instrução de processos de transgressões previstas no presente diploma são da competência do Instituto Nacional da Aviação Civil.
2. Incumbe ao Instituto Nacional de Aviação Civil a aplicação das multas previstas no presente decreto.

ARTIGO 25.º

(Sanções)

As transgressões ao presente decreto são sancionadas nos termos da legislação aplicável em vigor sobre a matéria.

ARTIGO 26.º

(Destino dos valores das multas)

O destino das multas aplicadas no âmbito do presente decreto deve ser definido em decreto executivo conjunto dos Ministros das Finanças e dos Transportes.

ARTIGO 27.º

(Competência das acções judiciais)

1. As acções judiciais destinadas ao ressarcimento de danos, nos termos do presente decreto, são intentadas de conformidade com o regime geral sobre a matéria.
2. Não obstante o disposto no número anterior, podem as partes submeter à arbitragem os litígios que emergirem dos seguros obrigatórios, previstos no presente decreto, nos termos da legislação em vigor.

CAPÍTULO V

SEGURO DE RESPONSABILIDADE CIVIL DO EXPLORADOR E OPERADOR DE INFRA-ESTRUTURAS AERONÁUTICAS E SERVIÇOS AUXILIARES

ARTIGO 28.º

(Obrigatoriedade para os exploradores e operadores de infraestruturas)

1. Os exploradores e operadores de infraestruturas aeronáuticas e serviços auxiliares com instalações ou estruturas nos aeródromos nacionais encontram-se obrigados a celebrar um contrato de seguro de responsabilidade civil em que possam incorrer por danos provocados a terceiros, quer sejam pessoas ou bens, no âmbito da utilização das referidas infraestruturas e serviços auxiliares, sendo aplicável o previsto no n.º 4 do artigo 17.º, do presente diploma.





Decreto n.º 9/2009 de 3 de Junho

2. O seguro obrigatório referido no número anterior não pode ser contratado por montantes mínimos de garantia inferiores aos constantes na tabela n.º 2, anexa a este diploma, do qual é parte integrante.

CAPÍTULO VI DISPOSIÇÕES FINAIS E TRANSITÓRIAS

ARTIGO 29.º

(Tabela de fixação dos limites mínimos de garantia do seguro)

1. Sem prejuízo do fixado nos artigos 5.º, 6.º, 11.º e 22.º é fixada a tabela n.º 1, em anexo, sobre os limites mínimos de garantias do seguro obrigatório de responsabilidade civil de aviação e de transportes aéreos, prevista no n.º 1 do artigo 11.º.
2. Compete ao Ministro das Finanças as alterações da tabela n.º 1 referida no número anterior, que decorram das adaptações necessárias face ao preceituado nos respectivos artigos.

ARTIGO 30.º

(Competência para definição de regime especial)

1. Nos termos do artigo 41.º da Lei n.º 3/00, de 20 de Abril, da Aviação Civil, podem o Ministério das Finanças e o Ministério dos Transportes estabelecer um regime especial aplicável sobre as demais condições de obrigatoriedade de seguro de responsabilidade civil de infraestruturas aeronáuticas e serviços auxiliares de apoio definidos nos artigos 50.º, 51.º e 59.º da citada lei, sob proposta do Instituto Nacional de Aviação Civil.
2. Na tabela n.º 2 de referência, constam os limites mínimos de responsabilidade civil para os respectivos seguros das infraestruturas aeronáuticas e serviços auxiliares de apoio a que se refere o número anterior.

ARTIGO 31.º

(Regime especial do co-seguro e da mediação)

1. Aos seguros obrigatórios de responsabilidade civil de aviação/transportes aéreos, exploradores e operadores de infraestruturas aeronáuticas e serviços auxiliares, abrangidos pelo presente diploma, aplica-se o regime especial de co-seguro previsto no n.º 2 do artigo 16.º do Decreto n.º 6/01 de 2 de Março, para o ramo de aviação do sector público.
2. Estando os presentes seguros de responsabilidade civil enquadrados na classe de tarifas livres registadas (TRL) devem as seguradoras submeter ao Instituto de Supervisão de Seguros, as condições gerais e especiais standard dos contratos/apólices de seguros.
3. Fixados como seguros obrigatórios e enquadrados no âmbito do regime especial de co-seguro da aviação do sector público, fica vedada a intervenção de mediação ou corretagem de seguro directo à sua exploração.



Decreto n.º 9/2009 de 3 de Junho

ARTIGO 32.º (Dúvidas e omissões)

As dúvidas e omissões suscitadas da interpretação e aplicação do presente diploma são resolvidas pelo Conselho de Ministros.

ARTIGO 33.º (Entrada em vigor)

O presente decreto entra em vigor 120 dias após a data da sua publicação.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros, em Luanda, aos 22 de Abril de 2009.

O Primeiro Ministro, António Paulo Kassoma.

Promulgado aos 29 de Junho de 2009.

Publique-se.

O Presidente da República, JOSÉ EDUARDO DOS SANTOS.

Tabelas n.ºs 1 e 2 a que se refere os n.ºs 1 e 2 dos artigos 28.º e 29.º

A. Responsabilidade civil das aeronaves

Peso máximo dos aviões em LBS a deslocação		Limites mínimos de garantias de responsabilidade civil
Até	— — 5000 LBS	UCF 1 520 000,00
De	5 000 A 10 000 LBS	UCF 7 600 000,00
De	10 000 A 15 000 LBS	UCF 15 200 000,00
De	15 000 A 30 000 LBS	UCF 76 000 000,00
De	30 000 A 60 000 LBS	UCF 114 000 000,00
De	60 000 A 100 000 LBS	UCF 152 000 000,00
De	100 000 A 150 000 LBS	UCF 228 000 000,00
Mais de	— — 150 000 LBS	UCF 380 000 000,00
Mais de	— — 150 000 LBS	UCF 760 000 000,00
B. Responsabilidade civil para com os passageiros		
Passageiros voos domésticos e internacional para pessoas		UCF 152 000,00
C. Responsabilidade civil bagagens, excluindo transporte de carga geral não acompanhada cuja cobertura se encontra abrangida no âmbito dos limites da alínea a) anterior		
Bagagem registada e/ou acompanhada e por pessoa/kg (30)		UCF 1 520,00
Bagagem não registada por pessoa/passageiro, até 20kg		UCF 608,00
Carga		UCF 25,8



Decreto n.º 9/2009 de 3 de Junho

A, Responsabilidade civil dos exploradores e operadores de infra-estruturas aeronáuticas.

Localização das instalações e/ou respectivas pistas	Limites mínimos de garantias de responsabilidade civil
Aeroporto de categoria I	UCF 760 000 000,00
Aeroporto de categoria II	UCF 380 000 000,00
Aeroporto de categoria III	UCF 228 000 000,00
Aeroporto de categoria IV	USD 152 000 000,00

B. Responsabilidade civil dos gestores e operadores de equipamentos + produtos, infra-estruturas aeronáuticas e serviços de apoio.

Actividade exercida e/ou natureza do serviço prestado	Limites mínimos de garantias de responsabilidade civil
Gestão e controlo de tráfego aéreo	UCF 760 000 000,00
Abastecedores e reabastecedores das aeronaves em combustíveis	UCF 760 000 000,00
Distribuidores de combustíveis	UCF 760 000 000,00
Serviço de handling	UCF 228 000 000,00
Serviço de catering	UCF 15 200 000,00
Oficinas de manutenção de aeronaves	UCF 7 600 000,00

O Primeiro Ministro, António Pauto Kassoma.

O Presidente da República, JOSÉ EDUARDO DOS SANTOS.