



BOLETIM DA REPÚBLICA

PUBLICAÇÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE MOÇAMBIQUE

2.º SUPLEMENTO

IMPrensa Nacional de Moçambique

AVISO

A matéria a publicar no «Boletim da República» deve ser remetida em cópia devidamente autenticada, uma por cada assunto, donde conste, além das indicações necessárias para esse efeito, o averbamento seguinte, assinado e autenticado: Para publicação no «Boletim da República»

SUMÁRIO

Conselho de Ministros:

Resolução n.º 40/2002:

Aprova a Política da Aviação Civil, e revoga o n.º 5 da Resolução n.º 5/96, de 2 de Abril

Resolução n.º 41/2002:

Revoga a Resolução n.º 5/97, de 25 de Fevereiro

CONSELHO DE MINISTROS

Resolução n.º 40/2002

de 14 de Maio

Tendo em conta as profundas alterações que se operam no ramo da aviação civil a nível nacional, regional e internacional, em particular o movimento da liberalização do transporte e trabalhos aéreos, com observância para os princípios da segurança aérea preconizados pelos organismos nacionais, regionais e internacionais, e tornando-se necessário adequar a política da aviação civil à realidade actual, ao abrigo da alínea a) do n.º 1 do artigo 153 da Constituição da República, o Conselho de Ministros determina:

Artigo 1. É aprovada a Política da Aviação Civil, em anexo, que é parte integrante da presente Resolução.

Art. 2. É revogado o n.º 5 da Resolução n.º 5/96, de 2 de Abril.

Aprovada pelo Conselho de Ministros.

Publique-se.

O Primeiro-Ministro, *Pascoal Manuel Mocumbi*.

Política da Aviação Civil

I — Introdução

A aviação civil em Moçambique, desempenha um papel muito importante na dinamização da economia nacional, no sentido de que permite a movimentação de pessoas e bens ao longo de uma grande faixa da extensão territorial do país, sobretudo ligando zonas muito distantes e áreas onde as redes de estradas e manifestamente difícil ou inexistente.

Tendo em conta o papel acima referido, a intermodalidade dos diversos meios de transporte, o movimento de liberalização nos transportes, em particular no ramo aéreo, à necessidade de conformar a acção do país com as decisões das organizações regionais e internacionais de que é membro, e ainda a necessidade de garantir e providenciar às populações o acesso a serviços de transporte aéreo seguro, eficiente a preços acessíveis, impõe-se a necessidade da definição de uma política de aviação civil.

II — Objectivos

A política da aviação civil tem como objectivos:

1 — Objectivos gerais:

- a) A criação de um quadro legal facilmente ajustável aos desenvolvimentos tecnológicos e económicos do mundo;
- b) A criação de uma autoridade reguladora pública, dotada de personalidade jurídica e autonomia administrativa e financeira, com a finalidade de assegurar a aplicação dos regulamentos técnicos e económicos do sector da aviação civil;
- c) A garantia da aplicação dos regulamentos de segurança aérea internacionalmente aceites;
- d) A implementação das recomendações e decisões de organizações regionais e internacionais;
- e) A implementação e o desenvolvimento do sistema de Comunicações, Navegação e Vigilância, Gestão do Tráfego Aéreo (CNS/ATM) no espaço aéreo nacional;
- f) A aplicação da regulamentação económica para impedir e/ou reverter qualquer controlo monopolista do mercado, dumping e/ou práticas predatórias;
- g) O incentivo do sector privado no desenvolvimento das actividades do sector e na prestação de serviços;
- h) A participação no desenvolvimento do transporte multimodal com particular realce para os corredores e outras iniciativas de desenvolvimento;

- i) A promoção do desenvolvimento de infra-estruturas aeroportuárias;
- j) A participação na coordenação das comissões nacionais sobre a investigação de acidentes e incidentes, medicina aeronáutica, facilitação e segurança, busca e salvamento, civil/militar e outras afins;
- k) A promoção da formação do pessoal aeronáutico e para-aeronáutico;
- l) A realização de inspecções em todas as actividades do sector;
- m) O estabelecimento da regulamentação sobre a certificação de equipamento, material aeronáutico e operações de voo;
- n) A promoção da actividades aero-desportivas.

2 — Objectivos específicos:

1. Na segurança de voo:

- a) Garantir a implementação dos procedimentos relacionados com a prevenção de acidentes e incidentes aeronáuticos;
- b) Garantir a manutenção dos parâmetros de segurança de voo de acordo com os níveis internacionais;
- c) Proceder ao licenciamento, qualificação e aprovação do pessoal aeronáutico e para-aeronáutico;
- d) Proceder a certificação do equipamento e material aeronáutico;
- e) Proceder a certificação das operações de voo.

2. Na navegação aérea:

- a) Gerir e controlar o espaço aéreo nacional em coordenação com instituições apropriadas;
- b) Participar nas acções de busca e salvamento;
- c) Garantir a colecta, tratamento e difusão da informação aeronáutica;
- d) Proceder ao licenciamento e supervisão dos sistemas de apoio à navegação aérea bem como das infra-estruturas aeroportuárias e afins.

3. Nos transportes e trabalho aéreos:

3.1. Operações domésticas:

- a) Promover a exploração dos serviços de transporte aéreo de pessoas e bens em regime regular entre os operadores nacionais observando o critério de licenciamento ou concessão feito com base na especialidade, área geográfica ou rotas e concorrência sã;
- b) Promover a exploração dos serviços de trabalho aéreo;
- c) Proceder à análise do mercado doméstico do transporte aéreo ajustando à dimensão do número de operadores às suas exigências.

3.2. Operações regionais e internacionais:

- a) Promover e actualizar os acordos necessários à exploração de transportes e trabalho aéreos regional e internacional;
- b) Garantir a implementação das decisões das organizações regionais e internacionais.

3.3. Operações de carga:

- a) Incentivar a prática de serviços de carga aérea entre os operadores aéreos nacionais;
- b) Promover a implementação de uma política efectiva no domínio da carga aérea.

3.4. Operações não-regulares:

- a) Promover o desenvolvimento de operações domésticas não-regulares como complemento das operações regulares e fiscalizar os voos ad-hoc;
- b) Promover o desenvolvimento das operações não-regulares, regionais e internacionais através de acordos específicos ou operações ad-hoc para servir viagens de ida e volta ponto a ponto.

3.5. Agências de viagens:

- a) Regulamentar os procedimentos sobre venda de documentos de tráfego;
- b) Promover a cooperação entre as transportadoras aéreas e as agências de viagem na utilização de sistemas de reservas por computadores.

4. Nos aeroportos e aeródromos:

- a) Garantir a prestação de serviços adequados ao transporte e trabalho aéreos através de uma gestão independente dos aeroportos do País, com vista ao aumento das actividades comerciais sem descuidar a qualidade do serviço prestado, nomeadamente no campo da segurança de voo;
- b) Proceder ao licenciamento de todos os aeroportos e aeródromos do País;
- c) Garantir a implementação de um serviço eficaz de salvamento e luta contra incêndios nos aeroportos e aeródromos do País;
- d) Incentivar o desenvolvimento das infra-estruturas aeroportuárias localizadas ao longo dos corredores e outras regiões ou áreas de desenvolvimento;
- e) Promover a participação do sector privado na gestão e desenvolvimento dos aeroportos e aeródromos por via das concessões ou outras formas.

5. Na segurança e facilitação:

- a) Implementar em todo o sistema aeronáutico os regulamentos de segurança e facilitação ao transporte aéreo;
- b) Proceder à ratificação de instrumentos legais internacionais ligados à segurança e facilitação aeronáuticos;
- c) Estabelecer a comissão e o programa nacional de segurança e facilitação com vista à implementação adequada dos padrões e práticas da Organização Internacional de Aviação Civil- ICAO.

6. Na meteorologia aeronáutica:

- a) Garantir a prestação do serviço de meteorologia aeronáutica aos operadores aéreos de uma forma atempada e fiável;
- b) Melhorar a articulação entre o Instituto Nacional de Meteorologia e os operadores aeroportuários.

7. Nas organizações de manutenção de aeronaves:

- a) Incentivar e encorajar a participação do sector privado na criação de organizações de manutenção de aeronaves;
- b) Proceder à certificação ou aprovação da organização de manutenção de aeronaves.

8. Nas instituições de formação:

- a) Promover acções de formação e de reciclagem de quadros nacionais nas diferentes áreas técnico-operacionais, de gestão e manutenção ao nível do sector;
- b) Encorajar e incentivar a participação do sector privado na criação e gestão de instituições de formação aeronáutica;
- c) Garantir a aplicação de regulamentos internacionalmente aceites sobre currículos e padrões de formação;
- d) Promover as actividades dos aeroclubes no desenvolvimento da formação do pessoal aeronáutico e pára-aeronáutico.

9. Na medicina aeronáutica:

- a) Coordenar com instituições nacionais apropriadas os aspectos relacionados com a medicina aeronáutica;
- b) Garantir um serviço eficiente de assistência ao pessoal aeronáutico e pára-aeronáutico;
- c) Actualizar os regulamentos e outros procedimentos específicos sobre a medicina aeronáutica;
- d) Contribuir na formação de pessoal especializado na área da medicina aeronáutica.

10. No meio ambiente:

- a) Regulamentar em coordenação com instituições apropriadas os aspectos relacionados com o ruído dos motores e a emissão de gases pelas aeronaves;
- b) Desenvolver políticas sobre a protecção das zonas localizadas em redor dos aeroportos e aeródromos, do ruído provocado pelas aeronaves;
- c) Fiscalizar de forma preventiva potenciais danos ao meio ambiente relacionados com o derrame de combustível e óleos, uso de materiais perigosos e contaminação dos solos.

11. No financiamento do sector:

- a) Assegurar a sustentabilidade do sector através do autofinanciamento das actividades e serviços prestados;

b) Promover a cobrança e colecta das taxas e emolumentos pelos serviços prestados ao sector;

c) Criar um fundo de desenvolvimento da aviação civil cujas fontes de financiamento serão as taxas resultantes da concessão de aeroportos e aeródromos, bem como da participação do sector público e privado na actividade.

12. No serviço à população isolada:

Encorajar a actividade dos operadores aéreos privados em áreas isoladas, caso a população não tenha outro meio de comunicação física, criando os estímulos, incentivos necessários para o efeito.

Resolução n.º 41/2002

de 14 de Maio

Pela Resolução n.º 5/97, de 25 de Fevereiro, o Conselho de Ministros estabeleceu que o concurso para a exploração da rota na linha dorsal que une os aeroportos de Maputo–Beira–Quelimane–Nampula–Pemba, e o sentido inverso, assegurando as ligações com Lichinga e Tete, só seria observado após o termo final do período de concessão de cinco anos a favor da empresa resultante da privatização da LAM — Linhas Aéreas de Moçambique, E.E., de conformidade com a identificação efectuada pelo Decreto n.º 26/99, de 2 de Julho.

Tendo em conta a abertura do mercado de transporte aéreo doméstico, o desenvolvimento da desregulamentação e liberalização do transporte aéreo internacional e regional, e ainda a própria evolução do processo de privatização da LAM, hoje Sociedade Anónima de Responsabilidade Limitada – SARL, ao abrigo da alínea a) do n.º 1 do artigo 153 da Constituição da República, o Conselho de Ministros determina:

Único: É revogada a Resolução n.º 5/97 de 25 de Fevereiro.

Aprovada pelo Conselho de Ministros.

Publique-se

O Primeiro-Ministro, *Pascoal Manuel Mocumbi*.

Preço 1 656,00 MT

IMPRESA NACIONAL DE MOÇAMBIQUE