**Regulamento n.º 03/AAC/2021**

A utilização de aeronaves civis não tripuladas, usualmente conhecidas como “Drones”, pilotadas a partir de uma estação de piloto remoto ou com capacidade de operar autonomamente, é hoje uma realidade irrefutável, seja em atividades de recreio, desportivas, de competição, de interesse público ou em atividades de natureza comercial que se reconduzem ao exercício de modalidades de trabalho aéreo.

Esta realidade tende a conhecer um desenvolvimento e incremento substanciais, sendo que a operação massiva e desregulada da mesma pode, em certas situações, ser suscetível de afetar negativamente a segurança operacional da navegação aérea e ainda a segurança de pessoas e bens à superfície, bem como permitir a sua utilização para a prática de atos de interferência ilícita.

Tendo em consideração que ainda não existe a nível internacional, no seio da Organização da Aviação Civil Internacional, normas e práticas internacionais recomendadas aplicáveis aos mais variados aspetos relativos à utilização de aeronaves não tripuladas, com exceção da recente emenda 46 efetuada ao Anexo 2 e da emenda 175 ao Anexo 1 à Convenção sobre aviação civil internacional, mas que se reconduzem à utilização deste novo tipo de aeronaves apenas a operações internacionais efetuadas segundo as regras de voo por instrumentos, importa, no imediato, proceder à criação de normas nacionais que, numa primeira fase, determinem desde já as condições aplicáveis à operação e utilização destas aeronaves no espaço aéreo nacional, uma vez que a realidade atual se reporta, no essencial, à utilização de aeronaves não tripuladas em operações internas.

Assim, o presente regulamento estabelece o regime aplicável à utilização de sistemas de aeronaves não tripuladas (UAS), tendo em consideração, nomeadamente, as normas aplicáveis à organização do espaço aéreo e as regras do ar, bem como as várias realidades existentes, no que concerne aos locais onde as mesmas podem ou não ser utilizadas. Neste âmbito, importa destacar a regra geral que confere liberdade para efetuar voos à linha de vista, com aeronaves não tripuladas com peso não superior a 25 kg e até uma altura de 120 m (400 pés), nos casos em que as aeronaves não se encontram a voar em áreas na proximidade de infraestruturas aeroportuárias, designadamente aeroportos internacionais, aeródromos ou pistas de ultraleves. Na proximidade dos aeródromos, tendo por referência os voos no interior das zonas que constituem as servidões aeronáuticas já instituídas e publicadas para proteção dos aeródromos existentes no território nacional de Cabo Verde, impõe-se a necessidade de autorização prévia do correspondente órgão dos serviços de tráfego aéreo, que deve ser solicitada com 30 (trinta) minutos de antecedência em relação ao momento em que se pretende voar com a aeronave não tripulada.

Quanto às aeronaves brinquedo define-se o que se entende pelas mesmas, sujeitando-as ao cumprimento do disposto no presente regulamento e definindo a altura máxima a que podem voar, uma vez que, pelo facto de se tratar de um mero brinquedo, estão necessariamente sujeitas a limites de altura mais restritos do que as demais aeronaves não tripuladas.

Relativamente aos aeromodelos, confere-se a possibilidade de poderem voar livremente até alturas superiores às geralmente definidas para as aeronaves não tripuladas, desde que os voos sejam efetuados em locais ou pistas com áreas cujas caraterísticas e limites laterais e verticais estejam publicados nas publicações de informação aeronáutica nacionais, após autorização da Agência de Aviação Civil, enquanto autoridade aeronáutica. Quando os voos forem efetuados fora de tais áreas, aplica-se aos aeromodelos as regras gerais, nomeadamente no que respeita aos limites de altura de voo.

A operação de sistemas de aeronaves não tripuladas em espaços fechados ou cobertos exclui-se do âmbito de aplicação do presente regulamento, uma vez que tais situações não contendem com a segurança operacional da navegação aérea e com a utilização do espaço aéreo, enquadrando-se na utilização privada de âmbito exclusivamente doméstico, com riscos muito limitados, ou na realização de espetáculos, que se encontram sujeitos a regras próprias.

Por outro lado, foi considerada a possibilidade de utilização de UAS para o exercício de atividades de trabalho aéreo. Para o efeito, exige-se que o operador de UAS, independentemente de ser uma pessoa singular ou coletiva, obtenha uma autorização de operador de UAS para trabalho aéreo. Caso o mesmo não se encontre constituído como pessoa coletiva, a autorização em apreço é necessariamente pontual e casuística. Sendo o exercício da atividade de trabalho aéreo efetuada de forma recorrente e contínua, o operador de UAS deve constituir-se como pessoa coletiva, aplicando-se à emissão da autorização os mesmos requisitos de licenciamento previstos no regulamento do trabalho aéreo publicado pela autoridade aeronáutica, com as necessárias adaptações.

Também o operador de trabalho aéreo já licenciado e certificado pela autoridade aeronáutica pode decidir utilizar UAS para o exercício de algumas modalidades de trabalho aéreo. Para tal, deve apresentar requerimento, com identificação do número de registo de operador de UAS, solicitando um averbamento no seu certificado de operador de trabalho aéreo, de modalidades de trabalho aéreo a exercer com recurso a UAS.

Por último, realça-se que o disposto no presente regulamento não afasta a necessidade de cumprimento, por parte dos operadores e pilotos destas aeronaves, de outros regimes jurídicos gerais ou setoriais que sejam eventualmente aplicáveis.

Desta forma a autoridade aeronáutica, enquanto responsável pela regulação de todo o setor aeronáutico, nos termos do n.º 2 do artigo 1.º dos seus Estatutos, aprovados em Anexo ao Decreto-Lei n.º 47/2019, de 28 de outubro, competindo-lhe igualmente, em conformidade com a alínea g) do artigo 16.º dos respetivos Estatutos, adotar as medidas necessárias para garantir as condições de segurança dos voos, o funcionamento seguro e eficiente dos aeroportos e da navegação aérea e das demais atividades da aviação civil, procede à criação de um regime jurídico próprio respeitante às condições de utilização de aeronaves não tripuladas no espaço aéreo nacional, contribuindo para o reforço da segurança operacional da navegação aérea.

O presente Regulamento foi objeto de consulta pública, nos termos do artigo 22.º dos Estatutos da autoridade aeronáutica.

Assim, ao abrigo da alínea a) do artigo 15º dos Estatutos da Agência Aviação Civil aprovados pelo Decreto-Lei n.º 47/2019, de 28 de outubro, conjugado com o nº 2 do artigo 173º do Código Aeronáutico aprovado pelo Decreto-Legislativo nº 1/2001, de 20 de agosto, alterado pelo Decreto-Legislativo nº 4/2009, de 7 de setembro, manda a Agência de Aviação Civil publicar o seguinte:

CAPÍTULO I

**Disposições Gerais**

Artigo 1.º

**Objeto**

1. O presente regulamento estabelece o regime aplicável à utilização de sistemas de aeronaves civis não tripuladas em território nacional, definindo as respetivas condições de operação e autorização quanto à sua utilização.
2. Exclui-se do objeto do presente regulamento:
3. A operação de sistemas de aeronaves civis não tripuladas consideradas aeronaves de Estado;
4. A operação de sistemas de aeronaves civis não tripuladas em espaços fechados ou cobertos.

Artigo 2.º

**Âmbito de aplicação**

O presente diploma é aplicável aos operadores residentes ou não em Cabo Verde que operam aeronaves civis não tripuladas em território nacional.

Artigo 3.º

**Definições**

Para efeitos do disposto no presente regulamento, entende-se por:

1. «Aeródromo», área definida em terra ou água (incluindo quaisquer edifícios, instalações e equipamento) destinada a ser usada, no todo ou em parte, para a chegada, partida e movimento de aeronaves à superfície;
2. «Aeromodelo», aeronave não tripulada, que não uma aeronave brinquedo, com uma massa operacional até 25 kg, capaz de voo sustentado na atmosfera e utilizada exclusivamente para exibição, competição ou atividades recreativas;
3. «Aeronave brinquedo», aeronave não tripulada, não equipada com motor de combustão e com peso máximo operacional inferior a 0,250 kg, concebida ou destinada, exclusivamente ou não, a ser utilizada para fins lúdicos por crianças de idade inferior a 14 anos;
4. «Aeronave não tripulada (UA, *Unmanned Aircraft*)», aeronave operada ou concebida para operar autonomamente, ou para ser pilotada remotamente sem piloto a bordo;
5. «Aeronaves de Estado», aeronaves usadas nos serviços militares, aduaneiros e policiais;
6. «Área perigosa», espaço aéreo de dimensões definidas, dentro do qual possam existir, em momentos específicos, atividades perigosas para o voo de aeronaves;
7. «Área proibida», espaço aéreo de dimensões definidas, sobre o território ou águas territoriais, dentro do qual o voo de aeronaves é proibido;
8. «Área reservada», espaço aéreo de dimensões definidas, vertical e lateralmente, que se encontra, normalmente, sob jurisdição de uma entidade aeronáutica, no interior da qual se podem efetivar atividades aéreas de caráter temporário;
9. «Área restrita», espaço aéreo de dimensões definidas, sobre o território ou as águas territoriais de um Estado, no qual o voo de aeronaves é sujeito a restrições de acordo com determinadas condições especificadas;
10. «Concentrações de pessoas», significa encontros ou aglomerados de pessoas onde as mesmas são impedidas de se afastar da trajetória da UA, devido à densidade das pessoas presentes;
11. «Equipamento de controlo remoto de uma aeronave não tripulada», um instrumento, equipamento, mecanismo, aparelho, componente, programa informático ou acessório que é necessário para a operação segura de uma aeronave não tripulada, que não é uma peça da mesma e que não é transportado a bordo da aeronave não tripulada;
12. «Massa máxima operacional», massa da aeronave no momento da descolagem, incluindo todos os equipamentos instalados;
13. «NOTAM (*Notice to Airmen*)», aviso distribuído por meio de telecomunicações que contém informações sobre a localização, condição ou alteração de qualquer instalação aeronáutica, serviço, procedimento ou perigo e cujo conhecimento atempado é essencial para o pessoal implicado nas operações de voo;
14. «Observador de aeronave não tripulada», pessoa designada pelo operador que, por observação visual das aeronaves não tripuladas, ajuda o piloto remoto na condução segura do voo;
15. «Operador», pessoa, organização ou empresa envolvida, ou que se propõe envolver, na operação de uma ou mais aeronaves não tripuladas;
16. «Operação autónoma», operação durante a qual a aeronave não tripulada é operada sem a intervenção do piloto remoto na gestão do voo;
17. «Operação à linha de vista (VLOS, *Visual Line-of-Sight*)», operação segundo as regras de voo visual em que o piloto remoto ou o observador da aeronave não tripulada mantém contacto visual direto, sem ajuda, com a referida aeronave;
18. «Operação além da linha de vista (BVLOS, *Beyond* *Visual Line-of-Sight*)», operação onde nem o piloto remoto nem o observador de aeronave não tripulada conseguem manter contacto visual direto, sem ajuda, com a respetiva aeronave;
19. «Órgão dos serviços de tráfego aéreo», um termo genérico usado para, conforme os casos, designar órgão de controlo de tráfego aéreo, centro de informação de voo ou órgão de informação dos serviços de tráfego aéreo;
20. «Pacote de Informação Aeronáutica Integrada (IAIP, *Integrated Aeronautical Information Publication*)», pacote constituído pelos seguintes elementos:
21. Publicações de informação aeronáutica, incluindo o serviço de alterações;
22. Suplementos às publicações de informação aeronáutica;
23. NOTAM e boletins de informação antes do voo;
24. Circulares de informação aeronáutica; e
25. Listas de verificação e listas de NOTAM válidos;
26. «Piloto remoto», pessoa que exerce as funções essenciais da operação de uma aeronave não tripulada e que manipula, programa ou manuseia os controlos ou comandos de voo, conforme apropriado, durante o tempo de voo;
27. «Reserva de espaço aéreo», volume definido de espaço aéreo reservado a título temporário para utilização exclusiva ou específica por determinadas categorias de utilizadores;
28. «Sistema de aeronave não tripulada (UAS, *Unmanned Aircraft System*)», sistema que compreende a aeronave não tripulada e o equipamento de controlo remoto da mesma;
29. «Substâncias psicoativas», álcool, opiáceos, canabinóides, sedativos e hipnóticos, cocaína, outros psicoestimulantes, alucinogénios e solventes voláteis, com exceção do café e do tabaco;
30. «Superfície», linha do limite superior do nível do solo ou da água;
31. «Voo diurno», voo conduzido entre o início do crepúsculo civil matutino e o fim do crepúsculo civil vespertino, entendendo-se como tal o nascer do sol menos 25 minutos e o pôr-do-sol mais 25 minutos;
32. «Vista em primeira pessoa (FPV, *First-person-view*)», modo de operação de um UAS em que o piloto remoto monitoriza a posição da aeronave através de uma câmara instalada na mesma;
33. «Voo noturno», voo conduzido entre o fim do crepúsculo civil vespertino e o início do crepúsculo civil matutino,entendendo-se como tal o pôr-do-sol mais 25 minutos e o nascer do sol menos 25 minutos.

CAPÍTULO II

**Registo de operadores de UAS**

Artigo 4.º

**Registo** **obrigatório**

1. Cada UAS só pode ser operado se o respetivo operador estiver previamente registado junto da autoridade aeronáutica, e se este registo se encontrar válido.
2. Estão sujeitos ao registo obrigatório, previsto no presente artigo, todos os operadores que pretendam operar aeronaves cuja massa máxima operacional seja superior a 0,250 kg, ainda que sejam de construção amadora ou que se destinem exclusivamente à realização de testes para efeitos de fabrico ou produção.
3. Excetua-se do disposto no número anterior:
4. Os aeromodelos e demais UAS utilizados exclusivamente em locais ou pistas com áreas de espaço aéreo cujas caraterísticas e limites laterais e verticais estejam publicitadas nas publicações de informação aeronáutica nacionais;

A operação de UAS em espaços fechados ou cobertos, que contenham uma barreira física que impeça a evolução da aeronave para o espaço aéreo.

1. O registo é feito a requerimento do operador, ou de quem legalmente o represente, que deve associar ao seu registo as aeronaves que pretende operar cuja massa máxima operacional exceda o previsto no n.º 2.
2. Os operadores não residentes em Cabo Verde que utilizem os UAS em território nacional por período não superior a um mês não estão sujeitos à obrigação prevista no n.º 1, devendo efetuar uma comunicação prévia, sendo-lhes atribuído um número de registo provisório com validade correspondente ao tempo de permanência em território nacional e com referência expressa à data da referida comunicação.

Artigo 5.º

**Procedimento de registo**

1. O registo é feito junto da autoridade aeronáutica, devendo ser entregues, designadamente, os seguintes elementos obrigatórios:
2. O nome, o número de identificação civil, o número de identificação fiscal, o endereço de correio eletrónico e os números de contacto telefónico do operador requerente, bem como a respetiva morada ou sede, caso se trate de pessoa coletiva;
3. O número de série do UAS, se aplicável;
4. A identificação do fabricante do UAS;
5. A marca e modelo do UAS, se aplicável;
6. A massa máxima operacional da UA;
7. O número de motores da UA;
8. O tipo de propulsão da UA;
9. As dimensões da UA, designadamente altura, largura e comprimento;
10. O tipo de UA, designadamente se é de asa fixa, asa rotativa, planador ou outro;
11. A altitude máxima a que a UA pode voar, a velocidade máxima de deslocação e o raio de ação;
12. Finalidade da utilização do UAS;
13. Informação sobre a capacidade para acoplamento de um sistema de reprodução fotográfica e filmagem;
14. Comprovativo do pagamento da taxa devida.
15. Após o registo, a autoridade aeronáutica procede ao envio da etiqueta de registo com o código de identificação a que se refere o artigo 8.º, por correio, para a morada indicada no ato do registo, ou à sua disponibilização nas instalações da autoridade aeronáutica, consoante a opção do requerente, podendo tal autoridade proceder igualmente, em alternativa, à disponibilização de equipamento que permita a identificação eletrónica do UAS.
16. No âmbito da comunicação prévia prevista no n.º 5 do artigo anterior, os operadores de UAS não residentes em território nacional devem prestar a seguinte informação:
17. O nome do requerente do registo e, quando o requerente for pessoa diferente do operador, a qualidade em que requer, bem como o número de identificação civil ou passaporte, o endereço de correio eletrónico, morada ou sede, caso se trate de pessoa coletiva, e os respetivos contatos;
18. A massa máxima operacional da UA;
19. A finalidade e local ou locais expectáveis de utilização do UAS; e
20. O período de permanência em território nacional.
21. O registo é público, com referência ao nome, contacto do operador e número de registo do mesmo.

Artigo 6.º

**Transmissão de UAS**

1. A transmissão do UAS é obrigatoriamente comunicada à autoridade aeronáutica, através da alteração da identificação do operador da aeronave, no prazo de 10 (dez) dias úteis.
2. Para efeitos do disposto no número anterior, o operador que transmite o UAS fica obrigado a eliminar do seu registo a referência a esse UAS, identificando em simultâneo o operador a quem o transmitiu.
3. Nos casos previstos no número anterior, o novo operador do UAS deve atualizar a informação relativa ao UAS, ou, caso ainda não se encontre registado, deve registar-se nos termos do presente regulamento, devendo afixar a sua etiqueta pessoal de registo na estrutura da UA.

Artigo 7.º

**UAS utilizados por operador diferente do proprietário**

1. O proprietário que não seja operador do UAS, mas que o ceda a título gratuito ou oneroso a um operador, deve manter um registo interno de tal cedência, contendo os dados do operador destinatário, os quais devem ser conservados pelo período mínimo de dois anos após o termo da cedência.
2. As informações mencionadas no número anterior devem ser disponibilizadas à autoridade aeronáutica, sempre que tal for solicitado.

Artigo 8.º

**Sistema de identificação dos UAS**

1. Uma vez efetuado o registo do operador de UAS, a autoridade aeronáutica atribui-lhe um código de identificação.
2. A etiqueta de registo que contém o código de identificação a que se refere o número anterior deve ser afixada na estrutura da(s) UA utilizada(s) pelo operador, devendo ser mantida sem rasuras ou outros danos que comprometam a sua legibilidade, exceto nos casos em que seja possível identificar a UA através de um equipamento de identificação eletrónica.
3. Ao operador de UAS não residente em território nacional, mencionado no n.º 5 do artigo 4.º, é atribuído um código de identificação provisório com uma referência «TEMP», com validade correspondente ao tempo de permanência em território nacional e com referência à data da referida comunicação, devendo o mesmo ser colocado pelo próprio na estrutura da UA, designadamente através de uma etiqueta, autocolante ou de qualquer outro meio que possa ser fixado ou inscrito na aeronave de forma indelével.
4. O disposto nos números anteriores não é aplicável se a autoridade aeronáutica determinar a obrigatoriedade de instalação de equipamento de identificação eletrónica da aeronave, tal como previsto na parte final do n.º 2 do artigo 5.º, o qual deve ser afixado na estrutura da UA e mantido em condições de funcionamento, de acordo com o regulamento da autoridade aeronáutica que aprove as condições dessa identificação.

Artigo 9.º

**Vicissitudes do registo**

1. O registo dos operadores de UAS é válido por cinco anos, podendo ser revalidado nos 90 (noventa) dias anteriores ao fim deste período, através de indicação de que os dados inerentes ao registo se mantêm atuais e que as aeronaves utilizadas pelo operador continuam em condições de utilização.
2. O registo que não seja revalidado caduca, dando lugar ao seu abate automático.
3. Em caso de transferência de UAS utilizado pelo operador para o estrangeiro, deve ser eliminada do registo do operador a informação referente à respetiva aeronave.
4. O registo do operador de UAS pode igualmente ser objeto de cancelamento a pedido do operador ou de quem o represente, devendo ser indicado o motivo.
5. Excecionalmente, o titular do registo pode solicitar a suspensão do mesmo, pelo período máximo de 1 (um) ano, sem prejuízo da eventual caducidade que, entretanto, possa ocorrer por decorrência do respetivo período de validade, designadamente em caso de suspensão provisória da atividade, reparação, desaparecimento, roubo ou furto da ou das UA
6. O operador pode igualmenteeliminar, do registo, as UA associadas ao seu registo que sejam abatidas por si ou que deixe de utilizar nas suas operações, assim como acrescentar novas aeronaves ao seu registo de operador.

CAPÍTULO III

**Regras aplicáveis à operação de UAS**

Artigo 10.º

**Idade mínima para operação de UAS**

1. Os menores de 16 anos de idade não podem operar UAS cuja aeronave tenha uma massa máxima operacional igual ou superior a 0,900 kg, exceto se acompanhados e supervisionados por um adulto, e se cumpridas as condições constantes do presente regulamento.
2. Exceciona-se do disposto no número anterior o voo de aeromodelos nas áreas mencionadas no artigo 15.º, desde que tais menores de 16 anos se encontrem enquadrados e filiados numa associação desportiva que se dedique à prática do aeromodelismo.

Artigo 11.º

**Regras gerais de operação**

1. As UA apenas podem efetuar voos em operações VLOS, até 120 metros acima da superfície (400 pés), à exceção das aeronaves brinquedo, que não devem exceder 30 metros de altura (100 pés).
2. Os voos de UA na proximidade de um obstáculo natural ou artificial, designadamente montanhas, escarpas, ravinas, antenas ou torres, podem evoluir verticalmente até à altura máxima/topo desse mesmo obstáculo, ainda que o mesmo tenha mais de 120 metros de altura, desde que a aeronave não se afaste, horizontalmente, mais de 75 metros do mesmo.
3. Tratando-se de voos noturnos as UA devem voar obrigatoriamente com as luzes de identificação ligadas.
4. A operação de UAS deve ser executada de forma a minimizar riscos para as pessoas, bens e outras aeronaves.
5. As UA devem manter uma distância segura de pessoas e bens patrimoniais, de forma a evitar danos em caso de acidente ou incidente.
6. O piloto remoto deve dar prioridade de passagem às aeronaves tripuladas e afastar-se das mesmas sempre que, por qualquer razão, as aeronaves tripuladas estejam excecionalmente a voar a uma altura próxima da UA.
7. Os pilotos remotos e os observadores de UA não podem exercer funções quando se encontrem em qualquer situação de incapacidade da sua aptidão física ou mental, que possa afetar a segurança no exercício daquelas funções, nem quando se encontrem sob a influência de quaisquer substâncias psicoativas ou medicamentos que possam afetar a sua capacidade de as exercer de forma segura e adequada.
8. O piloto remoto deve certificar-se previamente que tanto a UA, como o restante sistema, se encontram em perfeitas condições para a realização do voo.
9. Existindo um ou mais observadores a auxiliar o piloto remoto, os mesmos devem manter contacto visual direto e ter capacidade para estabelecer a qualquer momento comunicações bilaterais diretas, por qualquer meio ao seu dispor.
10. Nas operações VLOS não podem ser pilotadas mais de uma aeronave em simultâneo.
11. As UA que se encontrarem a voar no interior das áreas mencionadas no n.º 1 do artigo 15.º, podem evoluir até ao limite máximo vertical de tais áreas, ainda que o mesmo seja superior a 120 metros acima da superfície.

Artigo 12.º

**Regras específicas de operação**

1. Ficam sujeitos às regras específicas de operação, previstas nos artigos seguintes:
2. Os voos nas proximidades de infraestruturas aeroportuárias civis;
3. Os voos realizados com aeromodelos;
4. Os voos realizados com aeronaves brinquedo;
5. Voos cuja realização carece de autorização expressa da autoridade aeronáutica;
6. Operações e voos com restrições.
7. Sem prejuízo do disposto no artigo 27.º, as informações relativas às infraestruturas aeroportuárias constam das publicações de informação aeronáutica nacionais, designadamente do IAIP de Cabo Verde e do Manual VFR.

Artigo 13.º

**Voos de UA na proximidade de aeródromos**

1. Os voos de UA realizados no interior das zonas das servidões aeronáuticas dos aeródromos, devidamente instituídas e publicadas por Regulamentos de servidão aeronáutica, durante o horário de funcionamento publicado nos manuais de informação aeronáutica, carecem de autorização prévia do correspondente órgão dos serviços de tráfego aéreo, salvo se, cumulativamente:
2. A UA não exceder a altura do obstáculo natural ou artificial mais próximo num raio de 75 metros, centrado na aeronave;
3. A UA não se encontrar no interior das zonas 7 e 8 das referidas servidões; e
4. O voo não abranger o espaço aéreo sobrejacente ao aeródromo, delimitado pelos limites geográficos da respetiva infraestrutura aeroportuária.
5. Para efeitos do disposto no número anterior, os pedidos devem ser efetuados com, pelo menos, 30 minutos de antecedência em relação ao início da operação com UAS, para os contactos e pelos meios indicados pelo referido órgão, devendo a autoridade aeronáutica disponibilizar tais contactos na sua página eletrónica da internet.
6. Exceciona-se do disposto no número anterior, quanto ao tempo mínimo de antecedência, os voos realizados sob a responsabilidade do operador de aeródromo, no âmbito do funcionamento dos respetivos serviços.
7. Ao conferir a autorização para voo das UA, o órgão dos serviços de tráfego aéreo deve assegurar que o operador ou o piloto da referida aeronave disponibilizam um contacto direto para a eventual necessidade de estabelecimento de comunicações imediatas e urgentes, devendo igualmente garantir que os voos autorizados não colocam em causa a segurança da navegação aérea tripulada.
8. Desde que cumprido o disposto no número anterior, o órgão dos serviços de tráfego aéreo pode decidir autorizar voos acima de 120 metros acima da superfície, fixando sempre a altura máxima a que a UA pode voar.
9. Por forma a garantir o cumprimento das alturas máximas de voo aplicáveis e autorizadas pelo órgão dos serviços de tráfego aéreo, as UA que efetuem voos no interior das zonas das servidões aeronáuticas dos aeródromos, devem ter capacidade para fornecer informação, em tempo real, ao piloto remoto sobre a altura a que estão a voar, não podendo voar acima do obstáculo natural ou artificial mais próximo da aeronave num raio de 75 metros na ausência de tal equipamento.

Artigo 14.º

**Voos de UA na proximidade de pistas de aeronaves ultraleves**

1. Os voos de UA, até 120 metros acima da superfície (400 pés), realizados num círculo de 2,5 km de raio centrado no ponto de referência de uma pista de aeronaves ultraleves aprovada, carecem de autorização expressa do respetivo responsável pela pista, salvo se a UA não exceder a altura do obstáculo natural ou artificial mais próximo num raio de 75 metros, centrado na aeronave, e não abranger o espaço aéreo sobrejacente ao aeródromo ou à pista de ultraleves, delimitado pelos limites geográficos da respetiva infraestrutura aeroportuária.
2. Para efeitos do disposto no número anterior, o responsável pela pista de ultraleves deve assegurar que, no período abrangido pelo voo da UA, não existem em simultâneo aeronaves tripuladas a evoluir de e para a pista de ultraleves.

Artigo 15.º

**Norma de isenção para os voos de aeromodelos**

1. Os voos de aeromodelos efetuados em locais ou pistas com áreas cujas características e limites laterais e verticais estejam publicitados nas publicações de informação aeronáutica nacionais estão isentos do cumprimento do disposto no artigo 11.º.
2. Para efeitos do disposto no número anterior, a autoridade aeronáutica pode autorizar os mencionados locais ou pistas, mediante requerimento dos interessados, devendo o mesmo conter a localização das pistas, com referência às coordenadas geográficas, limites laterais e verticais da área de espaço aéreo onde os aeromodelos pretendem voar, as horas habituais de atividade ou utilização e mencionar a entidade responsável pela área ou pistas.
3. As publicações de informação aeronáutica nacionais identificam os procedimentos a cumprir sempre que se pretenda voar no interior de tais áreas, nomeadamente a necessidade de efetuar um contacto telefónico prévio com o órgão dos serviços de tráfego aéreo competente, para ativação da respetiva área.
4. As áreas mencionadas no n.º 1 podem ser igualmente criadas em espaço aéreo sobrejacente a uma pista de aeronaves ultraleves aprovada, sendo, em tais situações, permitido o voo de aeromodelos após autorização do responsável da respetiva pista de ultraleves e após cumprimento dos procedimentos mencionados no número anterior.
5. Para efeitos do disposto no número anterior, a publicitação de tais áreas deve ser solicitada pelo responsável pela pista de aeronaves ultraleves.

Artigo 16.º

**Aeronaves brinquedo**

1. Aplicam-se às aeronaves brinquedo as seguintes normas especiais:
2. Não podem voar sobre pessoas;
3. Devem manter uma distância mínima horizontal, em relação a pessoas e bens, de 30 metros;
4. Aos voos de aeronaves brinquedo realizados no interior das zonas das servidões aeronáuticas dos aeródromos, aplicam-se as mesmas regras constantes do artigo 13.º, salvo quanto à altura máxima de voo, que, em caso algum, deve exceder os 30 metros acima da superfície (100 pés).
5. Aplica-se igualmente às aeronaves brinquedo o disposto no artigo 14.º, salvo quanto à altura máxima de voo permitida, que, em caso algum, deve exceder os 30 metros acima da superfície (100 pés).

Artigo 17.º

**Voos sujeitos a autorização da autoridade aeronáutica**

1. Sem prejuízo do disposto no n.º 11 do artigo 11.º, no n.º 4 do artigo 13.º, no n.º 1 do artigo 15.º, a realização de operações BVLOS e de voos acima de 120 metros acima da superfície (400 pés) carece de autorização expressa da autoridade aeronáutica.
2. Exceciona-se da necessidade de autorização referida no número anterior relativa às operações BVLOS, os voos de UA com massa máxima operacional igual ou inferior a 1 kg, que podem operar em BVLOS, desde que, cumulativamente:
3. Não excedam a altura de cinco metros acima do nível da superfície (16 pés);
4. Estejam munidas de equipamento FPV;
5. O voo se situe num círculo de raio de 100 metros, com centro no piloto remoto;
6. A UA voe afastada de pessoas e bens; e
7. O voo seja realizado em espaço delimitado que evite o risco de colisão com pessoas e bens de terceiros.
8. Carece de autorização expressa da autoridade aeronáutica a operação de UAS com massa máxima operacional superior a 25 kg.
9. Nos casos em que, nos termos dos números anteriores, seja necessário solicitar à autoridade aeronáutica autorização para um ou vários voos em concreto, os respetivos pedidos devem ser apresentados com uma antecedência mínima de 12 dias úteis, preferencialmente através do endereço de email específico a disponibilizar pela autoridade aeronáutica, ou através de uma área específica, contendo, nomeadamente, as seguintes informações:
10. Caraterísticas da aeronave e do respetivo equipamento de controlo remoto;
11. Operação pretendida, nomeadamente a identificação exata da zona ou local dos voos em coordenadas geográficas *Datum* WGS84, incluindo raio de ação, rotas, altura ou altitude, data, horário e duração do voo, local de origem e de destino do voo, tipologia de missão, bem como procedimentos operacionais ou instruções técnicas de operação, incluindo procedimentos em caso de emergência;
12. Número de registo do operador, bem como dados do piloto remoto, caso o mesmo não coincida com o operador, com os respetivos contactos;
13. Avaliação de risco operacional, tendo por referência as orientações constantes do Anexo ao presente regulamento, do qual faz parte integrante; e
14. Quaisquer outras informações e observações julgadas pertinentes.
15. Para efeitos do disposto no número anterior, a autoridade aeronáutica disponibiliza um modelo de requerimento ou formulário na sua página eletrónica.
16. Para efeitos do disposto no presente artigo, a autoridade aeronáutica deve assegurar procedimentos de coordenação com o prestador de serviços de informação aeronáutica, determinando as situações em que é necessário efetuar alguma reserva de espaço aéreo ou emitir um NOTAM.
17. Sem prejuízo do disposto no artigo 19.º, as autorizações emitidas pela autoridade aeronáutica fixam as condições administrativas, técnicas e operacionais que os requerentes devem cumprir, em função da especificidade da operação que se propõem realizar.
18. A título excecional, em situações urgentes, devidamente fundamentadas e justificadas pelo requerente, pode eventualmente a autoridade aeronáutica apreciar o pedido com inobservância do prazo mencionado no n.º 4, desde que conclua que é possível analisar o pedido em tempo útil e que não é necessário efetuar qualquer reserva de espaço aéreo ou emitir NOTAM.

Artigo 18.º

**Restrições à operação de UAS**

1. Uma UA não pode voar:
2. Sobre concentrações de pessoas, salvo se expressamente autorizado pela autoridade aeronáutica;
3. Em zonas de sinistro onde se encontrem a decorrer operações de proteção e socorro, salvo se o comandante das operações de socorro autorizar expressamente o voo, devendo em tais casos:
4. Ser assegurado o cumprimento das regras do presente regulamento; e
5. Ser assegurado que, simultaneamente, não se encontra a sobrevoar a zona de sinistro nenhuma aeronave tripulada;
6. Salvo se expressamente autorizado pela autoridade aeronáutica, num círculo de 1 km de raio centrado no ponto de referência, de:
7. Heliportos utilizados por meios aéreos em missões de proteção civil;
8. Heliportos sob gestão, comando ou responsabilidade de entidades públicas às quais estejam cometidas funções de manutenção da ordem pública, segurança, fiscalização e investigação criminal; e
9. Heliportos hospitalares utilizados exclusivamente em missões de emergência médica.
10. Uma UA não pode igualmente voar sobre instalações onde se encontrem sedeados órgãos de soberania, embaixadas e representações consulares, instalações militares, instalações policiais, locais onde decorram missões policiais e estabelecimentos prisionais, exceto quando devidamente autorizadas pelas entidades representativas desses órgãos e sem prejuízo do cumprimento do disposto no presente regulamento.
11. Salvo se expressamente autorizado pelas respetivas entidades competentes, as UA não podem voar igualmente em áreas proibidas, perigosas, restritas, reservadas e temporariamente reservadas de espaço aéreo, devidamente publicadas, nomeadamente no IAIP.

Artigo 19.º

**Cumprimento de regimes específicos adicionais**

O disposto no presente regulamento não dispensa o cumprimento de outros regimes jurídicos constantes de diplomas legais e regulamentares que sejam eventualmente aplicáveis.

CAPÍTULO IV

**Realização de trabalho aéreo com UAS**

Artigo 20.º

**Autorização de operador de UAS para trabalho aéreo**

1. Considera-se trabalho aéreo a utilização de UAS, mediante retribuição, para o exercício das atividades, que sejam compatíveis com o tipo de UA a utilizar, de acordo com as modalidades previstas no regulamento do trabalho aéreo.
2. Adicionalmente, para efeitos do presente regulamento, considera-se igualmente trabalho aéreo o transporte de carga ou correio com recurso a UAS.
3. O exercício, por parte de operadores de UAS, das atividades de trabalho aéreo mencionadas nos números anteriores, carece de uma *“Autorização de operador de UAS para trabalho aéreo”*, a emitir pela autoridade aeronáutica, onde devem ser averbadas as modalidades de trabalho aéreo autorizadas.
4. Podem exercer atividades de trabalho aéreo operadores de UAS, enquanto pessoas singulares ou coletivas, dependendo a correspondente autorização das caraterísticas e da complexidade da modalidade pretendida e ainda da tipologia de UA a utilizar, o que deve ser aferido em função do risco da operação, em conformidade com as orientações constantes do Anexo ao presente regulamento, do qual faz parte integrante.
5. Apenas podem ser realizadas com UAS, as modalidades de trabalho aéreo especificamente autorizadas pela autoridade aeronáutica e nos moldes definidos por esta Agência.
6. Os operadores de UAS e os operadores de trabalho aéreo que pretendam operar UAS para o exercício de atividades de trabalho aéreo, devem fornecer, juntamente com o correspondente requerimento a dirigir à autoridade aeronáutica, um estudo que contenha uma análise de risco, em função da atividade a realizar e da tipologia de UA que pretende utilizar para o efeito.

Artigo 21.º

**Regime de autorização**

1. Os operadores de UAS, pessoas singulares, que pretendam realizar uma atividade de trabalho aéreo, devem apresentar junto da autoridade aeronáutica requerimento para a obtenção da autorização mencionada no artigo anterior, mencionando a ou as modalidades de trabalho aéreo que pretendem exercer.
2. As “*Autorizações de operador de UAS para trabalho aéreo*”, no caso de o operador ser uma pessoa singular, são autorizações específicas, pontuais e casuísticas, emitidas pela autoridade aeronáutica para as modalidades pretendidas.
3. O prazo de validade das mencionadas no número anterior é coincidente com o prazo de duração das modalidades autorizadas, caducando automaticamente com o fim das mesmas.
4. O requerimento de autorização deve ser instruído com os seguintes documentos:
	1. Certidão emitida pelos serviços de finanças em como está inscrito para o exercício da atividade comercial pretendida;
	2. Certificado do registo criminal do requerente.
	3. Estudo, previsto no n.º 4 do artigo anterior, que contenha uma análise de risco.
5. O requerimento de averbamento de nova modalidade de trabalho aéreo com recurso a UAS importa a emissão e apresentação à autoridade aeronáutica de novo estudo relativo à modalidade pretendida.
6. A autoridade aeronáutica, dispõe do prazo máximo de noventa dias para proferir a decisão final sobre o pedido, devidamente instruído.
7. O exercício de atividades de trabalho aéreo por pessoas singulares é casuístico, excecional e pontual, não devendo assumir caráter de regularidade, situação em que o operador de UAS singular deve constituir-se como pessoa coletiva para o efeito, aplicando-se em tal caso o regime previsto para a concessão de licenças de trabalho aéreo no regulamento do trabalho aéreo da autoridade aeronáutica, com as necessárias adaptações.
8. Presume-se que o exercício da atividade assume caráter regular e permanente, sempre que a autoridade aeronáutica tenha atribuído ao mesmo operador de UAS para a mesma atividade, mais de dez “Autorizações de operador de UAS para trabalho aéreo”, no período de um ano a contar da data de emissão da primeira autorização.
9. Constitui motivo de indeferimento liminar do requerimento o facto de terem sido ultrapassados os limites previstos no número anterior.

Artigo 22.º

**Pressupostos e requisitos aplicáveis à autorização**

Os operadores de UAS, pessoas singulares, que pretendam realizar uma atividade de trabalho aéreo com UAS devem ser considerados comercialmente idóneos não devendo verificar-se nenhuma das seguintes situações:

1. Proibição legal do exercício do comércio;
2. Inibição do exercício do comércio, por ter sido declarada a insolvência, enquanto não for levantada a inibição ou decretada a reabilitação do insolvente;
3. Condenação com trânsito em julgado, não suspensa, por crime doloso contra a propriedade, em pena de prisão não inferior a um ano, salvo havendo reabilitação;
4. Condenação, transitada em julgado, em pena inferior a seis meses de prisão por crime contra a saúde pública ou a economia nacional, salvo havendo reabilitação;
5. Condenação pela prática de concorrência ilícita ou desleal, salvo havendo reabilitação.
6. O requerente deve dispor de uma ou mais aeronaves de que seja proprietário, ou em regime de locação.

Artigo 23.º

**Regime de autorização UAS para operadores de trabalho aéreo**

1. As pessoas coletivas que se encontrem licenciadas e certificadas como operadores de trabalho aéreo, e que pretendam igualmente utilizar UAS no exercício das suas atividades, devem cumprir o seguinte:
2. Registar-se como operador de UAS, em conformidade com o presente regulamento;
3. Apresentar requerimento, com identificação do número de registo de operador de UAS, solicitando um averbamento no seu certificado de operador de trabalho aéreo, de modalidades de trabalho aéreo a exercer com recurso a UAS;
4. Apresentar uma avaliação de risco, tendo em conta as caraterísticas e a complexidade da ou das modalidades pretendidas e ainda da tipologia de UA a utilizar, em conformidade com as orientações constantes do Anexo ao presente regulamento, do qual faz parte integrante.
5. A autoridade aeronáutica, dispõe do prazo máximo de noventa dias para proferir a decisão final sobre o pedido, devidamente instruído.
6. Sendo deferido o pedido, a autoridade aeronáutica reemite o certificado de operador de trabalho aéreo, averbando o número de operador de UAS do requerente no mesmo certificado, bem como as modalidades de trabalho aéreo autorizadas com recurso a UAS.

CAPÍTULO V

**Responsabilidade civil e seguro obrigatório**

Artigo 24.º

**Responsabilidade civil**

1. Os operadores de UAS respondem, independentemente de culpa, pelo ressarcimento dos danos causados a terceiros por esse sistema, salvo se o acidente se dever a culpa exclusiva do lesado.
2. A indemnização fundada em danos causados por UAS, quando não haja culpa do responsável, tem como limite máximo o capital mínimo do seguro obrigatório de responsabilidade civil previsto no Regulamento da autoridade aeronáutica que institui a obrigatoriedade de realização de contratos de seguro.

Artigo 25.º

**Seguro obrigatório de responsabilidade civil**

1. Os operadores de UAS devem contratar um seguro obrigatório de responsabilidade civil para os danos patrimoniais causados por UAS cuja respetiva aeronave tenha uma massa máxima operacional superior a 900 gramas.
2. O seguro mencionado no número anterior deve cumprir o disposto no Regulamento da autoridade aeronáutica que institui a obrigatoriedade de realização de contratos de seguro.
3. A obrigatoriedade de seguro prevista nos números anteriores não se aplica aos operadores de UAS que possuam seguro de responsabilidade civil no âmbito da prática desportiva, designadamente para a atividade de aeromodelismo.
4. A submissão da informação e do comprovativo de contratualização do seguro de responsabilidade civil é feita antes do início da utilização dos UAS por parte do operador.

CAPÍTULO VI

**Disposições finais**

Artigo 26.º

**Plataforma eletrónica**

1. A autoridade aeronáutica deve disponibilizar uma plataforma eletrónica para efeitos de registo.
2. Não obstante o previsto no número anterior, e enquanto não estiverem criadas as condições para o funcionamento da plataforma eletrónica, a autoridade aeronáutica deve garantir o registo através do recurso a meios documentais.
3. Para efeitos do disposto no número 1, a autoridade aeronáutica publicita na sua página eletrónica na *internet*, informação relativa à data de entrada em funcionamento da referida plataforma eletrónica.

Artigo 27.º

**Disponibilização de informação simplificada**

1. A autoridade aeronáutica disponibiliza na sua página eletrónica ([www.aac.cv](http://www.aac.cv)) informação simplificada relativa ao disposto no presente regulamento, nomeadamente os contactos dos órgãos dos serviços de tráfego aéreo responsáveis pela prestação desse serviço no interior das zonas das servidões aeronáuticas dos aeródromos existentes em Cabo Verde, os contactos dos responsáveis das pistas de aeronaves ultraleves e mapas com informação relativa às infraestruturas aeroportuárias e a eventuais áreas restritas, proibidas e perigosas que existam no espaço aéreo nacional.
2. A lista de áreas perigosas, proibidas, reservadas e temporariamente reservadas, bem como dos aeródromos e das pistas de aeronaves ultraleves aprovadas, e das demais infraestruturas utilizadas em missões de proteção civil ou de emergência médica, são disponibilizadas na página eletrónica da autoridade aeronáutica.

Artigo 28.º

**Entrada em vigor**

O presente regulamento entra em vigor no sexagésimo dia seguinte ao da sua publicação.

Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, na Praia, aos xx de xxxx de 2021. — O Presidente do Conselho de Administração, Abraão dos Santos Lima

ANEXO

**Orientações para realização de uma avaliação de risco operacional**

(a que se refere a alínea d) do n.º 4 do artigo 17.º, o n.º 4 do artigo 20.º e a alínea c) do n.º 1 do artigo 23.º)

1. Uma avaliação de risco operacional deve:
2. Descrever as caraterísticas da operação do UAS;
3. Estabelecer objetivos de segurança operacional;
4. Identificar os riscos da operação no solo e no ar, considerando:
5. Em que medida terceiras pessoas ou os seus bens no solo podem ser ameaçados pela atividade;
6. A complexidade, o desempenho (*performance*) e as caraterísticas operacionais da UA;
7. A finalidade do voo, o tipo de UAS e a classe de espaço aéreo utilizada pela aeronave;
8. O tipo, escala e complexidade da operação ou atividade do UAS, incluindo, quando relevante, a dimensão e o tipo do tráfego gerido pelo operador de UAS;
9. Até que ponto as pessoas afetadas pelos riscos envolvidos na operação do UAS são capazes de avaliar e controlar tais riscos.
10. Identificar as várias medidas possíveis de mitigação do risco;
11. Determinar o nível necessário de robustez das medidas de mitigação selecionadas, de forma a que a operação possa ser realizada de forma segura.
12. A descrição da operação de UAS deve incluir, pelo menos, o seguinte:
13. A natureza das atividades desenvolvidas;
14. O ambiente operacional e a área geográfica pretendida para a operação, em concreto a população sobrevoada, a orografia, os tipos de espaço aéreo, o volume de espaço aéreo onde se vai realizar a operação, mantendo margens de separação e segurança necessárias à mitigação do risco;
15. A complexidade da operação, designadamente o seu planeamento e execução, as competências, experiência e composição da equipa envolvida na operação, bem como os meios técnicos necessários planeados para realizar a operação;
16. As caraterísticas técnicas do UAS, incluindo o seu desempenho (*performance*) em face das condições da operação, o seu número de série e de registo, se aplicável;
17. A competência do pessoal para realizar a operação, incluindo a sua composição, funções e responsabilidades, formação e experiência recente.
18. A avaliação deve identificar o nível do objetivo de segurança operacional, que deve, em princípio, ser equivalente ao nível dos objetivos de segurança operacional das aeronaves tripuladas, em face das caraterísticas específicas da operação, expresso como o número de colisões no ar, por hora de voo, para o risco no espaço aéreo, e como o número de ferimentos fatais no solo, por hora de voo, para o risco em relação ao solo.
19. A identificação dos riscos deve incluir a determinação de:
20. Os riscos não mitigados da operação, em relação ao solo, tendo em conta o tipo de operação e as condições em que a mesma é realizada, incluindo, pelo menos, os seguintes critérios:
21. VLOS ou BVLOS;
22. A densidade populacional das áreas sobrevoadas;
23. Voos sobre concentrações de pessoas;
24. As caraterísticas da dimensão da UA.
25. Os riscos não mitigados da operação, em relação ao espaço aéreo, tendo em conta:
26. O volume exato de espaço aéreo onde a operação se vai realizar, acrescido de um volume de espaço aéreo necessário para procedimentos de contingência;
27. A classe de espaço aéreo;
28. O impacto no demais tráfego aéreo, designadamente, a altitude ou a altura do voo, o espaço aéreo controlado por contraposição ao não controlado, o ambiente aeroportuário na proximidade de aeródromos por contraposição ao ambiente não incluído na proximidade de aeródromos, o espaço aéreo sobrejacente a áreas urbanas por contraposição ao sobrejacente a áreas rurais e a separação em relação a outro tráfego.
29. A identificação das medidas possíveis para efeitos de mitigação do risco, que garantam um nível de confiança suficiente para que a operação possa ser realizada de forma segura, deve considerar todas ou apenas algumas das seguintes hipóteses:
30. Medidas de contenção para as pessoas no solo;
31. Limitações operacionais estratégicas para a operação do UAS, designadamente:
32. Restrição de volumes geográficos onde a operação se vai realizar;
33. Restrição da duração ou planeamento de uma faixa horária específica no interior da qual se deve realizar a operação;
34. Restrição das potencialidades ou do comportamento da UA, de forma a melhorar a previsibilidade para outros utilizadores do espaço aéreo.
35. Conformidade com as regras de voo e respeito pela estrutura do espaço aéreo e pelos respetivos serviços;
36. Capacidade de lidar com possíveis condições de operação adversas;
37. Fatores de organização, designadamente procedimentos operacionais e de manutenção elaborados pelo operador de UAS;
38. O nível de competência e conhecimento do piloto remoto;
39. O risco de erro humano na produção e fabrico do UAS e na aplicação de procedimentos operacionais;
40. As caraterísticas relativas às capacidades e desempenho do UAS, designadamente:
41. A disponibilidade da função de detetar e evitar;
42. A disponibilidade de sistemas que limitam a energia de impacto do UAS;
43. A conceção, produção e fabrico do UAS em conformidade com normas reconhecidas, por forma a evitar falhas na operação.
44. A robustez das medidas de mitigação propostas deve ser avaliada, por forma a determinar se a mesma é proporcional aos objetivos de segurança operacional e aos riscos da operação pretendida, em concreto para assegurar que todas as etapas da operação são seguras.