**Regulamento n.º 02/AAC/2021**

O desenvolvimento crescente da aviação civil em Cabo Verde tem potenciado a utilização de meios aéreos para os mais diversos fins, o que inclui a realização de atividades de trabalho aéreo, a par de atividades de transporte aéreo. Estando já, as atividades de transporte aéreo amplamente desenvolvidas e reguladas no país, a utilização de aeronaves para a realização de outras atividades económicas, que não o transporte de passageiros, correio e carga, ainda não possui qualquer quadro regulamentar de desenvolvimento, pese embora as previsões programáticas relativas a este tipo de atividade se encontrem previstas no Código Aeronáutico.

Refere, assim, o Código Aeronáutico, no seu artigo 123.º que “*A aeronáutica comercial compreende o transporte aéreo e o trabalho aéreo*”, definindo a alínea b) do n.º 1 do seu artigo 124.º, “Trabalho aéreo”, como sendo “*toda a atividade comercial das aeronaves, seja qual for a forma que revista, incluindo o transporte de pessoas ou coisas, a título complementar, desde que não seja um serviço de transporte aéreo*”.

O Código Aeronáutico reserva, ainda, o seu Capítulo V do Título VIII para tratar especificamente a matéria do trabalho aéreo, que nos seus três artigos não densifica o modo como tal atividade pode vir a ser exercida em Cabo Verde, constituindo as mesmas disposições legais, normas meramente programáticas, que exigem, para sua completude um regime regulamentar especificado, como, vem aliás, previsto no seu artigo 170.º, que remete para regulamentos da autoridade aeronáutica o tratamento específico normativo que habilite os operadores aéreos a desenvolver este tipo de atividade económica.

Assim sendo, importa, criar o quadro regulamentar que, acompanhando o desenvolvimento desta atividade, garanta, igualmente, padrões de segurança, conforme também já definido para o transporte aéreo.

No que respeita a aeronaves estrangeiras a operar em Cabo Verde, é igualmente salvaguardado o mesmo nível de exigências relativamente a padrões de segurança.

O presente regulamento regula, desta forma, a atividade de trabalho aéreo desenvolvida no território e espaço aéreo sob jurisdição nacional, definindo os requisitos de acesso e exercício da atividade, nomeadamente, em matéria de licenciamento e certificação técnica.

Cria-se, então, e conforme exigência do Código Aeronáutico, o regime de licenciamento prévio para o estabelecimento a título principal e imediato de operadores de trabalho aéreo em território nacional e o regime de autorização prévia para operadores estabelecidos a título principal noutros Estados, que pretendam exercer a atividade de trabalho aéreo em Cabo Verde, de forma ocasional e esporádica.

Passa ainda a prever-se o reconhecimento prévio dos títulos equivalentes emitidos por outros Estados para o exercício com caráter permanente da atividade de trabalho aéreo por operadores estabelecidos a título principal nesses Estados, que pretendam estabelecer-se também em Cabo Verde.

Tais permissões administrativas são justificadas por imperiosas razões de interesse público, pelo facto de a utilização de aeronaves para a execução deste tipo de atividade comportar riscos para a segurança pública, desde logo para a segurança das pessoas, considerando que a larga maioria destas aeronaves pode ser utilizada em sobrevoo de aglomerados populacionais com ausência de coordenação com outros utilizadores do espaço aéreo e das infraestruturas aeroportuárias nacionais, sendo necessário aferir do cumprimento de determinados requisitos e das condições de segurança, por forma a minimizar e evitar a ocorrência de incidentes e acidentes ou de quaisquer outros atos de natureza ilícita com recurso à utilização de aeronaves.

Neste sentido, as exigências de certificação, com especial incidência na comprovação dos requisitos técnicos associados ao certificado de operador de trabalho aéreo, de que estas empresas deverão ser também titulares, para além da correspondente licença de trabalho aéreo.

Tal comprovação afigura-se indispensável por razões de segurança das pessoas, tendo em vista assegurar que os operadores de trabalho aéreo em causa se encontram em condições de garantir as suas obrigações no que respeita à manutenção das aeronaves e do seu estado de aeronavegabilidade, demonstrando possuir todos os meios técnicos e humanos que permitam acautelar a segurança da aviação civil.

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 regula a atividade de trabalho aéreo desenvolvida no território e espaço aéreo sob jurisdição nacional.
2. Exclui-se do objeto do presente regulamento o exercício das atividades de trabalho aéreo em aeronaves da propriedade ou operadas por organismos do Estado cabo-verdiano, sempre que tais atividades se integrem no âmbito das atribuições e competências das respetivas entidades.

Artigo 2.º

**Âmbito de aplicação**

O presente regulamento aplica-se aos operadores nacionais e aos operadores de trabalho aéreo estabelecidos noutros Estados, que pretendam desenvolver atividades em Cabo Verde, de forma pontual, temporária e esporádica.

Artigo 3.º

**Definições**

Para efeitos do presente regulamento entende-se por:

1. «Autorização de trabalho aéreo», a permissão administrativa prévia, concedida pela autoridade aeronáutica a um prestador de serviços de trabalho aéreo, para o exercício ocasional e esporádico da atividade de trabalho aéreo no espaço aéreo sob jurisdição nacional, que esteja legalmente estabelecido noutro Estado e esteja habilitado com título de autorização, adequado e válido, emitido pela autoridade aeronáutica desse Estado terceiro para o mesmo fim;
2. «Certificado de Navegabilidade», o documento que atesta a conformidade da aeronave com o certificado de tipo e, portanto, as suas condições de aeronavegabillidade;
3. «Certificado de Operador de Trabalho Aéreo» (COTA), o documento emitido pela autoridade aeronáutica, que atesta a capacidade técnica do operador para o exercício dessa atividade;
4. «Licença de trabalho aéreo», a permissão administrativa prévia, concedida pela autoridade aeronáutica, que permite ao seu titular estabelecer-se em território nacional para o exercício da atividade de trabalho aéreo, sem prejuízo da necessidade de obter o COTA;
5. «Manual da organização de manutenção», o documento que contém as disposições que especificam o âmbito dos trabalhos designados como objeto da aprovação, bem como a forma como a organização tenciona cumprir as disposições regulamentares aplicáveis;
6. «Manual de gestão de continuidade da aeronavegabilidade», odocumento que contém as disposições que especificam o âmbito dos trabalhos designados como objeto da aprovação, bem como a forma como a organização tenciona cumprir as disposições regulamentares aplicáveis;
7. «Manual de operações de voo», o manual onde se descreve detalhadamente a estrutura orgânica, as instalações, os serviços, os meios materiais e os recursos humanos qualificados de que o candidato a um COTA dispõe nos seus serviços de operações e de manutenção;
8. «Manual de voo da aeronave», o manual associado ao certificado de navegabilidade, que contém as condições e limitações da operação da aeronave, bem como as instruções e informações necessárias aos membros da tripulação técnica de voo para a operação segura da aeronave;
9. «Operador de trabalho aéreo», a entidade prestadora de serviços de trabalho aéreo sujeita a controlo da autoridade aeronáutica para o exercício dessa atividade;
10. «Trabalho aéreo», a utilização de aeronaves em voo, para a realização de serviços especializados, com caráter económico, ou seja, mediante retribuição remuneratória ou exercício, por qualquer meio, de uma atividade comercial, com exceção do transporte de passageiros, de carga ou de correio, nomeadamente, nas seguintes modalidades:
    1. Trabalhos agrícolas;
    2. Bombardeamento com água, soluções e outros produtos para conservação do ambiente;
    3. Calibração em voo de ajudas-rádio ou ajudas visuais à navegação aérea;
    4. Carga suspensa;
    5. Fotografia aérea;
    6. Reboques;
    7. Lançamento de paraquedistas;
    8. Filmagem aérea;
    9. Publicidade aérea;
    10. Deteção remota por meios radiométricos e eletrónicos;
    11. Termografia;
    12. Topografia altimétrica;
    13. Voos de observação e coordenação aérea;
    14. Passeios Turísticos (voo panorâmico de passageiros com descolagem e pouso no mesmo ponto, sem pouso em pontos intermediários);
    15. Trabalhos em linhas de alta tensão.

CAPÍTULO II

**Atividade de trabalho aéreo**

Artigo 4.º

**Condições gerais de operação**

O exercício da atividade de trabalho aéreo em espaço aéreo sob jurisdição nacional depende da titularidade de uma licença de trabalho aéreo e de um COTA, a conceder pela autoridade aeronáutica.

Artigo 5.º

**Licença**

1. A emissão de licenças de trabalho aéreo segue o regime previsto para a concessão e manutenção de licenças de exploração para o transporte aéreo.
2. Os títulos previstos no número anterior são intransmissíveis.
3. Consideram-se licenciados para trabalho aéreo os titulares de licença de transporte aéreo.

Artigo 6.º

**Regime de certificação - Finalidade do COTA**

O COTA atesta a capacidade técnica do operador para o exercício dos direitos conferidos na licença de trabalho aéreo, quanto às modalidades de trabalho aéreo que o operador pretende exercer, nomeadamente no que respeita a:

1. Adequação, manutenção e aeronavegabilidade das aeronaves;
2. Qualificações do pessoal responsável pelas operações de voo, de manutenção e de terra, designados de *post-holders.*

Artigo 7.º

**Verificação da capacidade técnica do operador**

1. A comprovação da capacidade técnica referida no artigo anterior é efetuada através da avaliação do conteúdo dos manuais técnicos e demais documentos referidos no artigo seguinte, e, ainda, mediante a realização de inspeções e auditorias.
2. A avaliação das qualificações obtidas fora de Cabo Verde pelos profissionais referidos no artigo anterior que sejam nacionais de outros Estados é feita, nos termos gerais do regime nacional de reconhecimento de qualificações profissionais e/ou académicas.

Artigo 8.º

**Requerimento para emissão do COTA**

1. O requerimento para emissão do COTA é apresentado à autoridade aeronáutica, em simultâneo com o requerimento para a emissão de licença de trabalho aéreo.
2. O requerimento para a emissão do COTA deve conter, nomeadamente:
3. A identificação do administrador responsável do operador;
4. As modalidades de trabalho aéreo que pretende exercer;
5. A composição da frota, com indicação explícita da marca e modelo das aeronaves que a compõem, da marca de nacionalidade e da matrícula, bem como do número de série das respetivas aeronaves indicadas;
6. A indicação expressa sobre se vão integrar a frota aeronaves ultraleves, com indicação explícita da marca e modelo e quais as modalidades de trabalho aéreo a realizar com este tipo de aeronaves.
7. As especificações técnicas, as condições e as limitações de operação, as quais constam de anexos ao COTA, do qual fazem parte integrante;
8. A indicação da base principal do requerente.
9. Sem prejuízo do disposto nos n.ºs 4 a 8, o requerimento é instruído com os projetos do manual de operações de voo e do manual de organização de manutenção, para os casos previstos no n.º 1 do artigo 11º e com os projetos do manual de operações de voo e do manual de gestão da continuidade da aeronavegabilidade, nos casos previstos nos n.ºs 2 e 3 do artigo 11.º, devendo em qualquer dos casos ser ainda instruído com o programa de manutenção ou documento equivalente, para efeitos de aprovação pela autoridade aeronáutica no ato de emissão do COTA.
10. O operador de trabalho aéreo que no exercício da sua atividade utilize aeronaves abrangidas pelo Anexo ao presente Regulamento e que dela faz parte integrante, pode contratar todos os trabalhos de manutenção das aeronaves a organizações de manutenção certificadas ou aceites para o efeito pela autoridade aeronáutica, nos termos do n.º 1 do artigo 11º.
11. No caso das aeronaves não abrangidas pelo Anexo do presente regulamento, o operador pode contratar a execução da manutenção a uma organização de manutenção certificada de acordo com o n.º 2 do artigo 11º.
12. No caso referido nos n.ºs 4 e 5, o operador fica dispensado de apresentar o manual de organização de manutenção referido no n.º 3, devendo, em sua substituição, apresentar os respetivos contratos de manutenção.
13. No caso das aeronaves não abrangidas pelo Anexo do presente regulamento, o operador pode contratar a gestão da aeronavegabilidade a uma organização de gestão da continuidade da aeronavegabilidade, com certificação para o efeito, nos termos do n.º 3 do artigo 11º.
14. Nas situações previstas no número anterior, o operador fica dispensado de apresentar o manual de gestão da continuidade da aeronavegabilidade previsto no n.º 3, devendo apresentar, em sua substituição, uma cópia do contrato celebrado com a organização de gestão da continuidade da aeronavegabilidade.
15. O conteúdo dos manuais constantes do COTA, mencionados no n.º 3, é definido pela autoridade aeronáutica.
16. A autoridade aeronáutica dispõe do prazo máximo de 90 (noventa) dias úteis para proferir a decisão final sobre o pedido de emissão do COTA e demais aprovações que o acompanham.
17. No caso de faltar algum documento para a instrução do processo de emissão do COTA, o prazo previsto no número anterior suspende-se, desde a data da notificação ao requerente da falta do documento, efetuada pela autoridade aeronáutica, até que o mesmo seja devidamente apresentado.
18. O modelo do COTA e o respetivo formulário de requerimento para a sua obtenção são aprovados pela autoridade aeronáutica.

Artigo 9.º

**Autorizações ou comunicações complementares**

1. A titularidade da licença não dispensa o conhecimento e cumprimento do disposto na Publicação de Informação Aeronáutica (AIP), que contém informação aeronáutica de carácter duradouro essencial à navegação aérea em espaço aéreo sob jurisdição nacional.
2. No caso de o operador pretender exercer modalidades de trabalho aéreo para as quais seja adicionalmente necessário requerer uma autorização ou realizar uma comunicação, perante outra autoridade, que não a autoridade aeronáutica, que seja sectorialmente competente noutras áreas, os títulos emitidos pela autoridade aeronáutica, não dispensam o operador dessas obrigações, nem do cumprimento do demais disposto na legislação especificamente aplicável.

CAPÍTULO III

**Regime de exercício da atividade de trabalho aéreo**

Artigo 10.º

**Limitação de aeronaves**

1. Os titulares do COTA que sejam operadores licenciados só podem operar as aeronaves constantes daquele certificado no espaço aéreo sob jurisdição nacional.
2. Os operadores de trabalho aéreo estrangeiros, que prestem serviços no espaço aéreo sob jurisdição nacional, sob reconhecimento ou autorização da autoridade aeronáutica, só podem operar as aeronaves constantes do COTA ou de documento equivalente de que sejam titulares.

Artigo 11.º

**Gestão da continuidade da aeronavegabilidade e manutenção**

1. A manutenção das aeronaves, nos casos em que se utilizem exclusivamente aeronaves abrangidas pelo Anexo do presente regulamento, é realizada de acordo com as orientações emitidas pela autoridade aeronáutica.
2. A manutenção das aeronaves não mencionadas no número anterior deve ser realizada em conformidade com o CV-CAR 6.
3. O regime de certificação técnica das organizações de gestão da continuidade de aeronavegabilidade dos operadores de trabalho aéreo para as aeronaves não incluídas no Anexo do presente regulamento é feito nos termos do CV-CAR 6.

Artigo 12.º

**Programa de manutenção**

1. Compete ao operador elaborar programas de manutenção ou documentos equivalentes, adequados à frota matriculada em Cabo Verde, mantendo-os atualizados.
2. Qualquer aeronave da frota do operador deve ser submetida às inspeções previstas no respetivo programa de manutenção, ou em documento equivalente.

Artigo 13.º

**Registos de manutenção**

1. O operador é responsável pela conservação de todos os registos sobre o estado de manutenção das aeronaves da sua frota, matriculadas em Cabo Verde.
2. Sempre que uma aeronave seja transferida para a frota de outro operador os registos referidos no número anterior devem ser transferidos, conjuntamente com a aeronave, para o novo operador.

Artigo 14.º

**Controlo e supervisão de operações**

Compete ao operador exercer o controlo operacional, estabelecer e manter o método de supervisão das operações de voo que conste da decisão de emissão do COTA, pela autoridade aeronáutica, ou de documento equivalente ao COTA de que seja titular.

Artigo 15.º

**Infraestruturas e serviços de operação**

1. Antes do início de cada voo, o operador deve certificar-se que as infraestruturas e os serviços disponíveis são adequados para o tipo de operação correspondente ao voo a executar, tendo em vista a segurança da operação da aeronave.
2. No decurso das operações, sempre que o operador detetar qualquer anomalia ou insuficiência nas infraestruturas utilizadas e respetivos serviços, deve informar a autoridade aeronáutica, bem como a entidade responsável pela exploração das infraestruturas ou do serviço em causa, no prazo de 48 horas.

Artigo 16.º

**Massa e centragem**

1. Compete ao operador garantir que, durante qualquer fase da operação, a massa e o centro de gravidade da aeronave obedecem aos limites especificados no respetivo manual de voo.
2. Antes de colocar uma aeronave ao serviço, o operador deve determinar a sua massa e o centro de gravidade através de pesagem e, posteriormente, proceder ao seu controlo.
3. O disposto no número anterior é determinado pela autoridade aeronáutica, no que diz respeito a aeronaves matriculadas em Cabo Verde.
4. Compete ao operador determinar a massa de todos os elementos relacionados com a operação, bem como dos tripulantes, por forma a obter a massa operacional em vazio, por pesagem, ou utilizando valores de massa *standard* e a influência da sua localização no centro de gravidade da aeronave.
5. Compete ao operador determinar a massa dos ocupantes, da carga e dos equipamentos indispensáveis à operação pretendida, através de pesagem real ou utilizando os valores *standard*.
6. A massa do combustível deve ser determinada utilizando a densidade real ou, se esta for desconhecida, a densidade calculada de acordo com o método especificado no manual de operações de voo.

Artigo 17.º

**Requisitos referentes ao pessoal**

1. Compete ao operador assegurar que todo o pessoal, direta ou indiretamente ligado às operações de voo e de terra, possui qualificações e capacidade adequada ao desempenho das suas funções, nomeadamente se os tripulantes possuem licença e se são qualificados para a classe e tipo de aeronave que operam, bem como para o tipo de operações que venham a realizar, incluindo o disposto na regulamentação sobre ultraleves, sempre que a operação seja realizada por recurso a este tipo de aeronaves.
2. O operador deve assegurar que todo o pessoal relacionado com as operações de voo tem capacidade para entender a língua em que estão escritas as partes do manual de operações de voo relativas aos seus deveres e responsabilidades.

Artigo 18.º

**Formação recorrente e verificações**

1. O operador estabelecido em Cabo Verde deve assegurar que cada tripulante recebe a formação recorrente e que é submetido a verificações periódicas relevantes, a efetuar pela autoridade aeronáutica, ou por quem esta entidade designar, para o tipo ou variante de aeronave para o qual o tripulante esteja qualificado para operar.
2. Para efeitos do número anterior, cada tripulante técnico de voo deve:
   1. Realizar a verificação de proficiência do operador;
   2. Receber formação e realizar as respetivas verificações sobre o uso e a localização do equipamento de segurança e de emergência;
   3. Receber formação teórica e de atualização.
3. Os registos de toda a formação, verificações e qualificações estabelecidos e efetuados por cada tripulante técnico de voo são conservados pelo operador, devendo ser disponibilizados, a pedido da autoridade aeronáutica, ou do tripulante a que respeitem.
4. Os requisitos de formação recorrente e verificações periódicas da tripulação e dos técnicos de manutenção, bem como o regime de certificação das respetivas entidades formadoras, constam da regulamentação específica, emitida pela autoridade aeronáutica, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil e para os técnicos de manutenção.

Artigo 19.º

**Estabelecimento de procedimentos** **e instruções**

1. O operador deve estabelecer, no manual de operações de voo, procedimentos e instruções para o exercício de funções dos tripulantes e pessoal de terra, aplicáveis a cada tipo de aeronave e a todos os tipos de operação em terra ou em voo.
2. O operador deve estabelecer um conjunto de listas de verificação a utilizar pelos membros das tripulações, em todas as fases da operação da aeronave, e em todas as condições, incluindo as de emergência e as de falha de equipamentos, de modo a assegurar que sejam cumpridos os procedimentos determinados no manual de operações de voo.

Artigo 20.º

**Deveres da tripulação**

1. Compete aos membros da tripulação de aeronaves matriculadas em Cabo Verde exercer, de forma adequada, as suas funções relacionadas com a segurança da aeronave e dos seus ocupantes.
2. Os membros da tripulação de aeronaves a operar em espaço aéreo sob jurisdição nacional não podem executar as suas funções numa aeronave, nas seguintes situações:
   1. Sob a influência de qualquer substância que possa afetar as suas faculdades e colocar em risco a segurança de voo;
   2. Na sequência de um mergulho de profundidade, exceto quando tenha passado um período de 24 horas;
   3. Na sequência de uma dádiva de sangue, exceto quando tenha passado um período de 24 horas;
   4. Quando tenha conhecimento ou suspeite que está a sofrer de fadiga ou se sinta incapaz para exercer a atividade, colocando em risco a segurança de voo;
   5. Quando tenha ingerido álcool dentro das oito horas anteriores ao início do período de serviço de voo.
3. O regime relativo ao tempo de serviço de voo e repouso dos pilotos de aeronaves a operar em trabalho aéreo no espaço aéreo sob jurisdição nacional, incluindo o respetivo regime sancionatório, consta de regulamento próprio.
4. Os operadores licenciados pela autoridade aeronáutica devem cumprir o regime relativo ao tempo de serviço de voo e repouso dos pilotos de aeronaves a operar em trabalho aéreo, referido no número anterior, no espaço aéreo de qualquer Estado, ainda que o mencionado regime seja mais restritivo que o vigente no Estado em que operam.

Artigo 21.º

**Realização de voos**

Todos os voos ficam sujeitos às respetivas condições técnicas, nos termos dos regulamentos aeronáuticos.

Artigo 22.º

**Documentos de bordo**

1. Compete ao operador e ao piloto comandante assegurar que a bordo da aeronave a operar se encontram os seguintes documentos:
   1. Certificado de matrícula;
   2. Certificado de navegabilidade ou documento equivalente;
   3. Certificado de ruído, se aplicável;
   4. Licença de estação de aeronave;
   5. Diário de navegação;
   6. Original ou cópia da apólice de seguro de responsabilidade civil ou garantia equivalente, nos termos do artigo 31.º;
   7. Manual de voo da aeronave, aprovado pela autoridade aeronáutica, com a emissão do COTA, ou documento equivalente.
2. Os documentos mencionados no número anterior devem ser permanentemente atualizados pelo operador.

Artigo 23.º

**Diário de navegação**

O operador deve possuir um diário de navegação para cada aeronave da frota onde é registada pelo piloto comandante toda a informação relevante sobre cada voo.

Artigo 24.º

**Conservação dos documentos**

1. Todos os registos e toda a informação técnica e operacional de cada voo realizado no espaço aéreo sob jurisdição nacional devem ser conservados pelo operador, pelo prazo de três anos.
2. Os operadores licenciados pela autoridade aeronáutica, devem conservar todos os registos e toda a informação técnica e operacional de cada voo realizado no espaço aéreo de qualquer Estado, pelo prazo de três anos.

CAPÍTULO IV

**Reconhecimentos e autorizações**

Artigo 25.º

**Regime de reconhecimento**

1. Mediante reconhecimento da autoridade aeronáutica, podem estabelecer-se, nos termos e nos prazos previstos na lei comercial cabo-verdiana, para exercer a atividade de trabalho aéreo no território e espaço aéreo sob jurisdição nacional, os operadores detentores de autorização emitida por outro Estado, desde o mesmo seja titular de licença e COTA ou documentos equivalentes aos que são exigidos em Cabo Verde.
2. O reconhecimento tem como finalidade a verificação da autorização e do documento equivalente ao COTA que habilitam o operador ao exercício da respetiva atividade naquele Estado, bem como a verificação, nos termos do artigo 7.º do presente regulamento, do cumprimento pelo requerente dos requisitos de capacidade técnica a que alude o artigo 6º.
3. Sem prejuízo do disposto no número seguinte, o requerimento para o reconhecimento deve indicar a base principal em território nacional e ser instruído com:
   1. Cópia do título de autorização emitido pela autoridade do Estado de origem;
   2. Cópia do documento equivalente ao COTA emitido pela autoridade do Estado de origem.
4. Não existindo no Estado de origem do operador, documento que tenha uma finalidade equivalente ao título de autorização ou ao COTA, o requerente deve entregar, em substituição dos documentos em falta referidos no número anterior, um documento emitido pela autoridade aeronáutica do Estado de origem, atestando que o operador está autorizado a efetuar os trabalhos pretendidos e que dispõe da capacidade técnica adequada naquele Estado para o exercício das atividades de trabalho aéreo pretendidas em espaço aéreo sob jurisdição nacional.
5. A autoridade aeronáutica, dispõe do prazo máximo de 45 (quarenta e cinco) dias úteis para proferir a decisão final sobre o pedido.
6. No caso de faltar algum documento para a instrução do processo de reconhecimento, o prazo previsto no número anterior suspende-se, desde a data da notificação ao requerente da falta do documento, efetuada pela autoridade aeronáutica, até que o mesmo seja devidamente apresentado.
7. O modelo de reconhecimento e o respetivo formulário para a sua obtenção são aprovados pela autoridade aeronáutica.
8. Ao operador reconhecido nos termos do presente artigo para o exercício da atividade de trabalho aéreo são aplicáveis os requisitos constantes do capítulo III que, pela sua natureza, não sejam exclusivamente aplicáveis a operadores licenciados, e ainda os constantes dos artigos 28.º, 29.º, 30.º, 31.º e 32º.
9. Os prestadores de serviços de trabalho aéreo estabelecidos noutros Estados, que não tenham sido neste autorizados a exercer a respetiva atividade, devem requerer à autoridade aeronáutica a emissão de licença e de COTA, nos termos do capítulo II, a fim de se estabelecerem em território nacional.
10. No âmbito do procedimento relativo à concessão do reconhecimento, a autoridade aeronáutica pode solicitar a tradução certificada de documentos emitidos pelas autoridades dos respetivos Estados terceiros.

Artigo 26.º

**Regime de autorização**

1. Mediante autorização da autoridade aeronáutica podem exercer temporariamente ou ocasionalmente a atividade de trabalho aéreo no espaço aéreo sob jurisdição nacional os operadores detentores de título de autorização, adequado e válido, emitido pela autoridade aeronáutica de um outro Estado.
2. A autorização tem como finalidade a verificação das autorizações emitidas no Estado de origem para o exercício da respetiva atividade, bem como a verificação, nos termos do artigo 10.º do presente regulamento, do cumprimento pelo requerente dos requisitos de capacidade técnica referidos nas alíneas do artigo 6.º.
3. O requerimento de autorização para a prestação ocasional de serviços de trabalho aéreo deve indicar a base principal em território do Estado de origem e as bases operacionais de apoio em território nacional, caso existam, e ser instruído com:
   1. Cópia do título de autorização emitido pelo Estado de origem, caso exista;
   2. Cópia do documento equivalente ao COTA emitido pelo Estado de origem, sem prejuízo do disposto nos n.ºs 4 e 5.
4. Não existindo no Estado de origem do operador documento que tenha uma finalidade equivalente ao COTA, o requerente deve entregar, em substituição do documento referido na alínea b) do número anterior, um documento emitido pela autoridade aeronáutica do Estado de origem, atestando que o operador cumpre os requisitos de capacidade técnica aplicáveis naquele Estado para o exercício das atividades de trabalho aéreo que pretende efetuar em espaço aéreo sob jurisdição nacional.
5. Nos casos em que a autoridade aeronáutica referida no número anterior não ateste o cumprimento dos requisitos de capacidade técnica aplicáveis à atividade de trabalho aéreo que se pretende exercer em espaço aéreo sob jurisdição nacional, deve o prestador de serviços requerer a emissão do COTA para o trabalho aéreo em causa, nos termos do artigo 8.º e dos números seguintes.
6. A autoridade aeronáutica dispõe do prazo máximo de 15 (quinze) dias úteis para proferir a decisão final sobre o pedido, prorrogável até ao máximo de 30 (trinta) dias, nos casos de emissão do COTA nos termos previstos no número anterior.
7. No caso de faltar algum documento para a instrução do processo de autorização, o prazo previsto no número anterior suspende-se, desde a data da notificação ao requerente da falta do documento, efetuada pela autoridade aeronáutica, até que o mesmo seja devidamente apresentado.
8. O modelo de requerimento de autorização, bem como o modelo de autorização são aprovados pela autoridade aeronáutica.
9. No âmbito do procedimento relativo à concessão da autorização, a autoridade aeronáutica pode solicitar a tradução certificada de documentos emitidos pelas autoridades dos respetivos Estados terceiros.
10. As autorizações concedidas são objeto de publicação no sítio da internet da autoridade aeronáutica.
11. As autorizações são concedidas pelo prazo requerido, não podendo este exceder 180 (cento e oitenta) dias, podendo, no entanto, a autorização ser prorrogada, a pedido, por igual período.

Artigo 27.º

**Requisitos de exercício**

Os operadores que prestem serviços de trabalho aéreo no espaço aéreo sob jurisdição nacional nos termos dos artigos anteriores ficam sujeitos aos requisitos constantes do **c**apítulo III que, pela sua natureza, não sejam exclusivamente aplicáveis a operadores estabelecidos em Cabo Verde e ainda aos constantes dos artigos 28º, 29º, 30º, 31º e 32º.

CAPÍTULO V

**Vicissitudes**

Artigo 28.º

**Validade das licenças, do COTA, dos reconhecimentos e da autorização para prestação de serviços**

1. As licenças e os reconhecimentos de trabalho aéreo têm a validade de 2 (dois) anos e a autorização para a prestação de serviços ocasional tem a validade que consta do título emitido.
2. A validade de uma licença de trabalho aéreo, de reconhecimento e de autorização para a prestação ocasional de serviços, depende sempre da titularidade do COTA ou documento equivalente válido.
3. A validade do COTA depende da manutenção das condições que determinaram a sua emissão.
4. Anualmente, a autoridade aeronáutica deve verificar junto dos operadores, nos termos do artigo 7º, se os mesmos mantêm a capacidade técnica para cumprir as normas e os requisitos técnicos inerentes ao COTA ou documento equivalente, consoante o caso, bem como os demais requisitos que estiveram na base da concessão da licença ou do reconhecimento efetuado nos termos dos artigos 25.º e seguintes.
5. O disposto no número anterior aplica-se, com as necessárias adaptações, aos prestadores de trabalho aéreo em regime de prestação de serviços ocasionais, previstos nos artigos 26.º e 27.º, com a periodicidade adequada à regularidade da presença desses prestadores no espaço aéreo sob jurisdição nacional.
6. No caso previsto nos números anteriores, verificando-se que os operadores não mantêm a capacidade técnica e os demais requisitos inerentes ao COTA ou documento equivalente, bem como os requisitos que estiveram na base da concessão da licença, do reconhecimento ou da autorização para a prestação ocasional de serviços, a autoridade aeronáutica, suspende os títulos em causa, até ao limite máximo de 12 (doze) meses.
7. Se até ao final do prazo da suspensão mencionada no número anterior ou daquele que for determinado pela autoridade aeronáutica, os operadores não demonstrarem o cumprimento dos requisitos em falta, o título em causa caduca, por mero efeito da lei.
8. Os operadores titulares de reconhecimento ou autorização para o exercício da atividade de trabalho aéreo em território nacional devem comunicar à autoridade aeronáutica, a cessação das suas autorizações ou da legalidade do seu estabelecimento no Estado de origem que sejam pressupostos dos títulos que lhes foram emitidos em Cabo Verde, no prazo máximo de 3 (três) dias úteis contados da ocorrência da vicissitude.
9. A cessação das autorizações ou da legalidade do estabelecimento referidos no número anterior originam a caducidade imediata dos títulos em causa.
10. A caducidade dos títulos, bem como a suspensão prevista no n.º 6, são publicadas pela autoridade aeronáutica no sítio da *internet*.

Artigo 29.º

**Suspensão da permissão administrativa a pedido do seu titular**

1. Mediante comunicação do titular à autoridade aeronáutica, os títulos a que se refere o presente regulamento podem ser suspensos pelo prazo máximo de 7 (sete) meses.
2. As suspensões referidas no número anterior são publicadas pela autoridade aeronáutica, no seu sítio da *internet*.

Artigo 30.º

**Alterações aos elementos constantes do COTA e aos documentos aprovados com a sua emissão**

1. As alterações aos elementos constantes do COTA e aos documentos aprovados com a sua emissão, carecem de aprovação prévia da autoridade aeronáutica.
2. A autoridade aeronáutica dispõe de 60 (sessenta) dias úteis para se pronunciar relativamente às alterações previstas no número anterior, desde que o requerimento se encontre devidamente instruído.

CAPÍTULO VI

**Responsabilidade civil e restrições ao lançamento de objetos**

Artigo 31.º

**Responsabilidade civil**

1. Os titulares das licenças, dos reconhecimentos e das autorizações concedidas ao abrigo do presente regulamento respondem civilmente, independentemente de culpa, pelos danos causados a pessoas a bordo, no decurso da atividade de trabalho aéreo contratada, excluindo os tripulantes, bem como a terceiros.
2. Para garantia do disposto no número anterior é obrigatória a contratação de seguro de responsabilidade civil que possa resultar do exercício da atividade regulada pelo presente regulamento, nas condições estabelecidas especificamente no regulamento de seguros para o transporte aéreo.
3. Caso o seguro subscrito noutro Estado não cubra os riscos em território e no espaço aéreo sob jurisdição nacional, o operador deve complementar a sua cobertura de forma a abranger o território cabo-verdiano.
4. Os operadores que requeiram a concessão de licença, de reconhecimento ou de autorização devem apresentar a apólice de seguro redigida em língua portuguesa ou inglesa, ou, quando a mesma seja redigida noutra língua, a tradução para língua portuguesa ou inglesa, que deve ser certificada quando a apólice for subscrita em Estado terceiro, nos termos do número anterior.
5. As licenças, os reconhecimentos ou autorizações, não produzem efeitos até à celebração, pelo operador seu titular, de seguro de responsabilidade civil.
6. O operador de trabalho aéreo deve comunicar à autoridade aeronáutica a cessação de vigência, total ou parcial, do contrato de seguro com relevância para o território e espaço aéreo sob jurisdição nacional, no prazo máximo de 3 (três) dias úteis contados da data da cessação de vigência, total ou parcial, daquele contrato.
7. A cessação da garantia implica a suspensão automática da licença, do reconhecimento ou da autorização.
8. O previsto no número anterior é aplicável, com as devidas adaptações a qualquer outra vicissitude contratual suscetível de tornar insuficiente a cobertura assegurada para os riscos em território e no espaço aéreo sob jurisdição nacional.

Artigo 32.º

**Restrições ao lançamento de objetos**

No âmbito do exercício da atividade de trabalho aéreo, é proibido o lançamento de qualquer objeto ou produto de aeronaves, exceto em atividades diretamente relacionadas com a agricultura, com tratamentos fitossanitários, com a horticultura, com a silvicultura, com a preservação das florestas, com o bombardeamento com água, soluções e outros produtos para conservação do ambiente, com a luta contra a poluição do meio ambiente, com as ações de socorro e de evacuação de pessoas, ou com o paraquedismo, nos termos previstos no COTA e no manual de operações de voo, ou documentos equivalentes, e com os alijamentos de carga em situação de emergência.

CAPÍTULO VII

**Disposições transitórias e finais**

Artigo 33.º

**Regime transitório**

Os operadores que à data da entrada em vigor do presente regulamento forem detentores de uma autorização para o exercício de atividades de trabalho aéreo, mantém-se em operação até à data de validade da referida autorização, devendo com o seu termo cumprir com os requisitos previstos neste regulamento.

Artigo 34.º

**Entrada em vigor**

O presente regulamento entra em vigor no 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**

(previsto nos artigos 8º e 11º)

1. Aeronaves históricas que satisfaçam os seguintes critérios:
3. Aeronaves não complexas:

— cuja conceção inicial seja comprovadamente anterior a 1 de Janeiro de 1955 e

— cuja produção tenha cessado antes de 1 de Janeiro de 1975, ou

1. Aeronaves com manifesta relevância histórica, pelas seguintes razões:

— uma participação num acontecimento histórico digno de registo, ou

— um avanço importante na evolução da aviação, ou

— um papel de destaque desempenhado nas forças armadas.

1. Aeronaves especificamente concebidas ou modificadas para fins de investigação, experimentais ou científicos, de que só deva ser produzido um pequeno número de exemplares;
2. Aeronaves construídas, numa proporção não inferior a 51 %, por um amador ou uma associação sem fins lucrativos de amadores, para uso próprio e sem quaisquer objetivos comerciais;
3. Aeronaves que tenham estado ao serviço de forças militares, salvo se forem de um tipo para o qual a Agência tenha aprovado uma norma de projeto;
4. Aviões, helicópteros e paraquedas motorizados com um máximo de dois lugares e uma massa máxima à descolagem (MTOM, maximum take-off mass), não superior a:
5. 300 kg para os aviões terrestres/helicópteros monolugares; ou
6. 450 kg para os aviões terrestres/helicópteros bilugares; ou
7. 330 kg para os aviões anfíbios ou hidroaviões/helicópteros monolugares; ou
8. 495 kg para os aviões anfíbios ou hidroaviões/helicópteros bilugares, desde que, quando funcionam tanto como hidroaviões/helicópteros ou como aviões terrestres/helicópteros, não excedam o limite correspondente de MTOM;
9. 472,5 kg para os aviões terrestres bilugares equipados com um sistema de paraquedas de recuperação total instalado na estrutura do avião;
10. 315 kg para os aviões terrestres monolugares equipados com um sistema de para-quedas de recuperação total instalado na estrutura do avião;
11. e, no que respeita aos aviões, com uma velocidade de perda ou velocidade estabilizada de cruzeiro mínima, em configuração de aterragem, não superior a 35 nós de velocidade-ar calibrada (CAS, *calibrated air speed*);
12. Giroplanos monolugares e bilugares com uma massa máxima à descolagem não superior a 560 kg;
13. Planadores cuja massa estrutural em vazio, não exceda 80 kg, no caso dos monolugares, ou 100 kg, no caso dos bilugares, incluindo os que são lançados por corrida;
14. Reproduções de aeronaves que satisfaçam os critérios das alíneas a) ou d), cuja conceção estrutural seja semelhante à aeronave original;
15. Aeronaves não tripuladas cuja massa operacional não exceda 150 kg;
16. Quaisquer outras aeronaves cuja massa total em vazio, incluindo combustível, não exceda 70 kg.