

**AUTORIDADE****Lesoto, 24-08-2012**

Autoridade central:

Ministério da Justiça, dos Direitos Humanos e dos Serviços Correccionais

Nos termos do n.º 1 do artigo 6.º da Convenção, Portugal designa a Direção-Geral de Reinserção Social do Ministério da Justiça como Autoridade Central para efeitos da Convenção.

A República Portuguesa é parte na Convenção, a qual foi aprovada pelo Decreto n.º 52/2008, publicado no *Diário da República, 1.ª série*, n.º 221, de 13 de novembro de 2008.

Nos termos da alínea a) do n.º 2 do artigo 61.º da Convenção, esta encontra-se em vigor para a República Portuguesa desde 1 de agosto de 2011.

Departamento de Assuntos Jurídicos, 5 de março de 2013. — O Diretor, *Miguel de Serpa Soares*.

**Aviso n.º 54/2013**

Por ordem superior se torna público que, por notificação de 31 de agosto de 2012, o Ministério dos Negócios Estrangeiros do Reino dos Países Baixos notificou ter a Federação da Rússia aderido, em 20 de agosto de 2012, à Convenção relativa à Competência, à Lei Aplicável, ao Reconhecimento, à Execução e à Cooperação em Matéria de Responsabilidade Parental e de Medidas de Proteção das Crianças, adotada na Haia, em 19 de outubro de 1996.

*(Tradução)***ADESÃO****Federação da Rússia, 20-08-2012**

A Convenção entrará em vigor para a Federação da Rússia a 1 de junho de 2013, em conformidade com a alínea b) do n.º 2 do artigo 61.º.

Nos termos do n.º 3 do artigo 58.º, a adesão só produzirá efeitos entre a Federação da Rússia e os Estados Contratantes que não tenham levantado qualquer objeção no prazo de seis meses a contar da data de receção desta notificação.

Neste caso, esse prazo de seis meses começa a 1 de setembro de 2012 e termina a 1 de março de 2013.

**DECLARAÇÕES/RESERVAS****Federação da Rússia, 20-08-2012**

De acordo com o n.º 2 do artigo 54.º e o n.º 1 do artigo 60.º da Convenção, a Federação da Rússia opõe-se à utilização da língua francesa.

De acordo com o n.º 1 do artigo 55.º e o n.º 1 do artigo 60.º da Convenção, a Federação da Rússia reserva a competência exclusiva das suas autoridades para tomar medidas com vista à proteção dos bens de uma criança situados no território da Federação da Rússia, e reserva-se ainda o direito de não reconhecer qualquer responsabilidade parental ou medida que seja incompatível com qualquer medida tomada pelas autoridades relativamente a esses bens.

De acordo com o n.º 2 do artigo 34.º da Convenção, a Federação da Rússia declara que os pedidos previstos no n.º 1 do artigo 34.º da Convenção deverão ser transmitidos às suas autoridades apenas através da sua autoridade central designada.

Nos termos do n.º 1 do artigo 6.º da Convenção, Portugal designa a Direção-Geral de Reinserção Social do

Ministério da Justiça como Autoridade Central para efeitos da Convenção.

A República Portuguesa é parte na Convenção, a qual foi aprovada pelo Decreto n.º 52/2008, publicado no *Diário da República, 1.ª série*, n.º 221, de 13 de novembro de 2008.

Nos termos da alínea a) do n.º 2 do artigo 61.º da Convenção, esta encontra-se em vigor para a República Portuguesa desde 1 de agosto de 2011.

Departamento de Assuntos Jurídicos, 5 de março de 2013. — O Diretor, *Miguel de Serpa Soares*.

**Aviso n.º 55/2013**

Por ordem superior se torna público que, por notificação datada de 27 de agosto de 2012, o Secretário-Geral das Nações Unidas comunicou ter a República das Honduras realizado uma declaração extemporânea a 21 de agosto de 2012, à Convenção sobre o Reconhecimento e a Execução de Sentenças Arbitrais Estrangeiras, adotada em Nova Iorque, a 10 de junho de 1958.

*(tradução)*

O Secretário-Geral das Nações Unidas, na sua qualidade de depositário comunica o seguinte:

A 21 de agosto de 2012, o Governo das Honduras depositou junto do Secretário-Geral a declaração que se segue e que ele tencionava ter feito após a adesão à Convenção:

*(Tradução) (Original: Espanhol)*

“O Estado das Honduras irá aplicar a Convenção ao reconhecimento e à execução de sentenças arbitrais proferidas no território de um outro Estado Contratante. Mais, só aplicará a Convenção aos litígios resultantes de relações de direito, contratuais ou não contratuais, que forem consideradas comerciais pela respetiva lei nacional.”

**De acordo com a prática seguida para efeitos de depósito em casos semelhantes, se no prazo de um ano a contar da data desta notificação, nenhum Estado Contratante levantar qualquer objeção quer ao depósito em si, quer ao procedimento previsto, o Secretário-Geral pretende receber a declaração em causa para efeitos de depósito. Não havendo qualquer objeção, findo o prazo acima indicado de um ano, ou seja a 27 de agosto de 2013, a referida declaração será aceite para efeitos de depósito.**

A República Portuguesa é Parte na mesma Convenção, a qual foi aprovada, para adesão, com uma reserva, pela Resolução da Assembleia da República n.º 37/94, de 8 de julho, tendo depositado o seu instrumento de ratificação em 18 de outubro de 1994, conforme Aviso n.º 142/95, de 21 de junho, e tendo a Convenção entrado em vigor para Portugal em 16 de janeiro de 1995.

Departamento de Assuntos Jurídicos, 7 de março de 2013. — O Diretor, *Miguel de Serpa Soares*.

**MINISTÉRIO DA ECONOMIA E DO EMPREGO****Decreto-Lei n.º 44/2013****de 2 de abril**

O regime jurídico aplicável ao trabalho aéreo consta do Decreto-Lei n.º 172/93, de 11 de maio, alterado pelo

Decreto-Lei n.º 208/2004, de 19 de agosto. Tal diploma legal determina que o regime de licenciamento da atividade de trabalho aéreo é o regime estabelecido para o transporte aéreo não regular, constante do Decreto-Lei n.º 19/82, de 28 de janeiro, alterado pelos Decretos-Leis n.ºs 111/91, de 18 de março, 169/88, de 14 de maio, e 208/2004, de 19 de agosto, e que o regime de certificação técnica dos operadores de trabalho aéreo é o regime estabelecido para o transporte aéreo, constante do Decreto-Lei n.º 111/91, de 18 de março, alterado pelo Decreto-Lei n.º 208/2004, de 19 de agosto.

Desde a aprovação do Decreto-Lei n.º 172/93, de 11 de maio, o regime jurídico aplicável à atividade de trabalho aéreo não sofreu alterações significativas, encontrando-se bastante desatualizado, face à remissão para os Decretos-Leis n.ºs 19/82, de 28 de janeiro, e 111/91, de 18 de março, cuja aplicação é meramente residual, considerando a adesão de Portugal à União Europeia e a publicação superveniente de atos legislativos da União, relativos às matérias sobre as quais versam os diplomas nacionais.

Mais recentemente, a Diretiva n.º 2006/123/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, relativa aos serviços no mercado interno, promoveu alterações significativas no regime jurídico de acesso e exercício de prestadores de serviços nos Estados-Membros, consignando disposições gerais que facilitam o exercício da liberdade de estabelecimento dos prestadores de serviços e a livre circulação dos serviços, mantendo, simultaneamente, um elevado nível e qualidade dos mesmos.

O Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2006/123/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, estabeleceu os princípios e as regras para simplificar o livre acesso e exercício das atividades de serviços realizadas em território nacional, nas quais se inclui a atividade de trabalho aéreo.

O presente decreto-lei procede, desta forma, à aprovação do novo regime jurídico aplicável à atividade de trabalho aéreo, revogando o Decreto-Lei n.º 172/93, de 11 de maio, e promovendo as adaptações exigidas pelos citados diplomas, nacionais e comunitários, no que respeita aos requisitos de acesso e exercício da atividade de trabalho aéreo, nomeadamente, em matéria de simplificação administrativa e de liberdade de prestação de serviços no mercado interno.

Mantém-se 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 os operadores estabelecidos a título principal noutros Estados-Membros da União Europeia e do Espaço Económico Europeu, bem como em Estados terceiros, que pretendam exercer a atividade de trabalho aéreo em Portugal de forma ocasional e esporádica.

Passa ainda a prever-se o reconhecimento prévio dos títulos equivalentes emitidos por outros Estados-Membros da União Europeia e do Espaço Económico Europeu 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 Portugal.

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.

Finalmente, elimina-se a imposição de um prazo nas permissões administrativas concedidas, excetuada a autorização prévia para a prestação ocasional e esporádica em Portugal de serviços de trabalho aéreo por prestador estabelecido em Estado terceiro, sem prejuízo, contudo, da necessidade de comprovação oficiosa da manutenção dos requisitos inerentes à concessão das licenças, dos reconhecimentos e das autorizações para livre prestação de serviços, com especial incidência nos requisitos técnicos associados ao certificado de operador 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.

Foram ouvidos os órgãos de governo próprio das Regiões Autónomas.

Assim:

Nos termos da alínea *a)* do n.º 1 do artigo 198.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

## CAPÍTULO I

### Disposições gerais

#### Artigo 1.º

##### Objeto e âmbito de aplicação

1 - O presente decreto-lei estabelece o regime jurídico aplicável à atividade de trabalho aéreo, a fim de o conformar com o Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, que transpõe para o ordenamento jurídico interno a Diretiva n.º 2006/123/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 12 de dezembro de 2006, relativa aos serviços no mercado interno.

2 - O presente decreto-lei aplica-se à atividade de trabalho aéreo desenvolvida no território e espaço aéreo sob jurisdição nacional e, quando expressamente previsto, no território e espaço aéreo sob jurisdição dos demais Estados, por prestadores de serviços de trabalho aéreo estabelecidos em território nacional ou noutros Estados-Membros da União Europeia e do Espaço Económico Europeu, e ainda por operadores de trabalho aéreo estabelecidos em Estados terceiros.

3 - Exclui-se do âmbito de aplicação do presente decreto-lei o exercício das atividades de trabalho aéreo em aeronaves da propriedade ou operadas por organismos do Estado português, sempre que tais atividades se integrem no âmbito das atribuições e competências das respetivas entidades.

#### Artigo 2.º

##### Definições e siglas

Para efeitos do presente decreto-lei, entende-se por:

*a)* «Autorização de trabalho aéreo», a permissão administrativa prévia concedida pelo Instituto Nacional de

Aviação Civil, I.P. (INAC, I.P.), 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-Membro da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu ou habilitado com título autorizativo, adequado e válido, emitido pela autoridade aeronáutica de um Estado terceiro para o mesmo fim;

b) «Certificado de Navegabilidade», o documento que atesta a conformidade da aeronave com o certificado de tipo;

c) «Certificado de Operador de Trabalho Aéreo» (COTA), o documento emitido pelo INAC, I.P., que atesta a capacidade técnica do operador para o exercício dessa atividade;

d) «Licença de trabalho aéreo», a permissão administrativa prévia concedida pelo INAC, I.P., que permite ao seu titular estabelecer-se em território nacional para o exercício da atividade de trabalho aéreo, sem prejuízo da necessidade de obter COTA;

e) «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 legais aplicáveis, nomeadamente, as da subparte F da parte M do anexo I ou da parte 145 do anexo II do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de novembro de 2003, alterado pelos Regulamentos (CE) n.ºs 707/2006, da Comissão, de 8 de maio de 2006, 376/2007, da Comissão, de 30 de março de 2007, e 1056/2008, da Comissão, de 27 de outubro de 2008, e pelos Regulamentos (UE) n.ºs 127/2010, da Comissão, de 5 de fevereiro de 2010, 962/2010, da Comissão, de 26 de outubro de 2010, e 1149/2011, da Comissão, de 21 de outubro de 2011, relativo à aeronavegabilidade permanente das aeronaves e dos produtos, peças e equipamentos aeronáuticos, bem como à certificação das entidades e do pessoal envolvidos nestas tarefas;

f) «Manual de gestão da continuidade da aeronavegabilidade», 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 da subparte G da parte M do anexo I do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de novembro de 2003;

g) «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;

h) «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;

i) «Operador de trabalho aéreo», a entidade prestadora de serviços de trabalho aéreo sujeita a controlo pela autoridade de aviação civil do respetivo Estado de origem para o exercício dessa atividade;

j) «Permissão administrativa», a licença, o reconhecimento, a autorização para livre prestação de serviços e a autorização para o exercício temporário da atividade de trabalho aéreo, concedidos pelo INAC, I.P., para o exercício de trabalho aéreo no espaço aéreo sob jurisdição nacional, nos termos do disposto no presente decreto-lei;

k) «Reconhecimento para o trabalho aéreo», a permissão administrativa prévia concedida pelo INAC, I.P., a operador previamente autorizado por outro Estado-Membro da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu para o exercício da atividade de trabalho aéreo, que pretenda exercer essa mesma atividade de trabalho aéreo em território nacional, aqui se estabelecendo, a qual atesta o cumprimento dos requisitos necessários ao exercício daquela atividade no espaço aéreo sob jurisdição nacional por parte daquele operador;

l) «Trabalho aéreo», a utilização de aeronaves em voo, para a realização de serviços especializados, com carácter 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:

- i) Trabalhos agrícolas;
- ii) Bombardeamento com água, soluções e outros produtos para conservação do ambiente;
- iii) Calibração em voo de ajudas-rádio ou ajudas visuais à navegação aérea;
- iv) Carga suspensa;
- v) Fotografia aérea;
- vi) Reboques;
- vii) Lançamento de paraquedistas;
- viii) Filmagem aérea;
- ix) Publicidade aérea;
- x) Detecção remota por meios radiométricos e eletrónicos;
- xi) Termografia;
- xii) Topografia altimétrica;
- xiii) Voos de observação e coordenação aérea;
- xiv) Trabalhos em linhas de alta tensão.

### Artigo 3.º

#### Permissão administrativa

1 - O exercício da atividade de trabalho aéreo em espaço aéreo sob jurisdição nacional depende da titularidade de uma permissão administrativa de trabalho aéreo e, no caso de licenciamento do operador, de um COTA, a conceder pelo INAC, I.P..

2 - As permissões administrativas e os COTA, concedidos pelo INAC, I.P., são intransmissíveis.

### Artigo 4.º

#### Permissões ou comunicações complementares

1 - A titularidade de permissão administrativa 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 permissão administrativa ou realizar uma comunicação, perante autoridade setorialmente competente, os títulos emitidos pelo INAC, I.P., não dispensam o operador dessas obrigações, nem do cumprimento do demais disposto na legislação especificamente aplicável.

## CAPÍTULO II

## Regimes de licenciamento e certificação

## SECÇÃO I

## Regime de licenciamento

## Artigo 5.º

## Pressupostos e requisitos aplicáveis ao licenciamento

1 - O requerente do pedido de licenciamento para trabalho aéreo deve cumprir os seguintes requisitos:

- a) Possuir idoneidade comercial;
- b) Ter a respetiva situação contributiva regularizada perante a autoridade tributária e aduaneira e perante a segurança social;
- c) Mais de 50% da empresa deve pertencer ou ser efetivamente controlada por Estados-Membros da União Europeia, por Estados do Espaço Económico Europeu, ou por nacionais de Estados-Membros ou do Espaço Económico Europeu, direta ou indiretamente através de uma ou várias empresas intermediárias, com exceção do previsto em acordos com Estados terceiros dos quais a União Europeia seja Parte;
- d) As aeronaves de que dispõe a qualquer título devem constar do registo aeronáutico nacional, sem prejuízo de reforços temporários de frota para operações objetivas e determinadas no tempo, em que se admite o recurso a aeronaves registadas em Estado-Membro da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu, ou, sob autorização do INAC, I.P., registadas em Estado terceiro.

2 - Para efeitos do disposto na alínea a) do número anterior, não são consideradas comercialmente idóneas as pessoas singulares e as pessoas coletivas e seus representantes legais, relativamente aos quais se verifique qualquer das seguintes situações:

- a) Proibição legal do exercício do comércio e de qualquer atividade desenvolvida no setor da aviação civil;
- b) Inibição do exercício do comércio, por ter sido declarada a insolvência ou falência, enquanto não for levantada a inibição ou decretada a reabilitação do falido.

3 - A autorização referida na alínea d) do n.º 1 deve ser proferida no prazo máximo de 20 dias úteis, após o decurso do qual pode o requerente recorrer aos tribunais administrativos, para obter condenação do INAC, I.P., na prática de ato devido.

4 - No caso de faltar algum documento para efeitos da autorização prevista na alínea d) do n.º 1, o prazo previsto no número anterior suspende-se, desde a data da notificação ao requerente da falta do documento, efetuada pelo INAC, I.P., até que o mesmo seja devidamente apresentado.

## Artigo 6.º

## Requerimento para o licenciamento

1 - O requerimento de licenciamento deve ser instruído com os seguintes documentos:

- a) Cópia do documento de identificação civil ou, caso o requerente seja uma pessoa coletiva, extrato com as inscrições em vigor no registo comercial ou código de acesso à respetiva certidão comercial permanente;

b) Documentos comprovativos da situação regularizada perante a autoridade tributária e aduaneira, bem como perante a segurança social, ou autorização para verificação oficiosa de tal situação;

c) Certificado do registo criminal do requerente e, no caso de se tratar de sociedade comercial, dos representantes legais da sociedade.

2 - O INAC, I.P., dispõe do prazo máximo de 90 dias úteis para proferir decisão final sobre o pedido.

3 - No caso de faltar algum documento para a instrução do processo de licenciamento, o prazo previsto no número anterior suspende-se, desde a data da notificação ao requerente da falta do documento, efetuada pelo INAC, I.P., até que o mesmo seja devidamente apresentado.

4 - Sem prejuízo do disposto no n.º 3 do artigo 41.º, decorrido o prazo indicado no n.º 2 sem que tenha sido proferida decisão final, o pedido considera-se tacitamente deferido, equivalendo a licença de trabalho aéreo o aviso de receção do mesmo, acompanhado do comprovativo de pagamento das taxas devidas.

5 - O modelo de licença e o respetivo formulário de requerimento para a sua obtenção são aprovados em regulamentação complementar a emitir pelo INAC, I.P..

6 - As licenças concedidas são objeto de publicação na 2.ª série do *Diário da República*, bem como no sítio da internet do INAC, I.P., e no balcão único eletrónico de serviços, previsto no artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho.

## SECÇÃO II

## Regime de certificação

## Artigo 7.º

## 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:

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

## Artigo 8.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 Portugal pelos profissionais referidos no artigo anterior que sejam nacionais de Estados-Membros da União Europeia ou de Estados do Espaço Económico Europeu é feita, quanto às profissões não harmonizadas pelo Direito da União ou pelo Direito Internacional, nos termos da Lei n.º 9/2009, de 4 de março, alterada pela Lei n.º 41/2012, de 28 de agosto, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2005/36/CE, do Parlamento e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais.

## Artigo 9.º

### Requerimento para emissão do COTA

1 - O requerimento para emissão do COTA é apresentado ao INAC, I.P., em simultâneo com o requerimento para a emissão de licença de trabalho aéreo.

2 - O requerimento para a emissão do COTA deve conter, nomeadamente:

a) A identificação do administrador responsável do operador;

b) As modalidades de trabalho aéreo que pretende exercer;

c) 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;

d) As especificações técnicas, as condições e as limitações de operação, as quais constam de anexos ao COTA, do qual fazem parte integrante;

e) A indicação da base principal do requerente.

3 - 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 11.º, 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 pelo INAC, I.P., no ato de emissão do COTA.

4 - O operador de trabalho aéreo que no exercício da sua atividade utilize aeronaves abrangidas pelo anexo II do Regulamento (CE) n.º 216/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, relativo a regras comuns no domínio da aviação civil e que procedeu à criação da Agência Europeia para a Segurança da Aviação, pode contratar todos os trabalhos de manutenção das aeronaves a organizações de manutenção certificadas para o efeito pelo INAC, I.P., nos termos do n.º 1 do artigo 11.º.

5 - No caso das aeronaves não abrangidas pelo anexo II do regulamento mencionado no número anterior, o operador pode contratar a execução da manutenção a uma organização de manutenção certificada de acordo com o n.º 2 do artigo 11.º.

6 - 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.

7 - No caso das aeronaves não abrangidas pelo anexo II do Regulamento (CE) n.º 216/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, 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 11.º.

8 - 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.

9 - O conteúdo dos manuais constantes do COTA, mencionados no n.º 3, é definido em regulamentação complementar a emitir pelo INAC, I.P..

10 - O INAC, I.P., dispõe do prazo máximo de 90 dias úteis para proferir a decisão final sobre o pedido de emissão de COTA e demais aprovações que o acompanham.

11 - 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 pelo INAC, I.P., até que o mesmo seja devidamente apresentado.

12 - Sem prejuízo do disposto no n.º 3 do artigo 41.º, decorrido o prazo indicado no n.º 10 sem que tenha sido proferida a decisão final, pode o requerente recorrer aos tribunais administrativos, para obter condenação do INAC, I.P., na prática de ato devido.

13 - O modelo de COTA e o respetivo formulário de requerimento para a sua obtenção são aprovados através de regulamentação complementar a emitir pelo INAC, I.P..

## CAPÍTULO III

### Regime de exercício da atividade de trabalho aéreo

#### Artigo 10.º

##### Limitação de aeronaves

1 - Os titulares de COTA que sejam operadores licenciados só podem operar as aeronaves constantes daquele certificado no espaço aéreo sob jurisdição nacional e dos demais Estados.

2 - Os operadores de trabalho aéreo que prestem serviços no espaço aéreo sob jurisdição nacional, sob reconhecimento ou autorização do INAC, I.P., 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 II do Regulamento (CE) n.º 216/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, alterado pelos Regulamentos (CE) n.ºs 690/2009, da Comissão, de 30 de julho de 2009, e 1108/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, é realizada de acordo com regulamentação complementar a emitir pelo INAC, I.P..

2 - A manutenção das aeronaves não mencionadas no número anterior deve ser realizada em conformidade com os anexos I ou II do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de novembro de 2003.

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 II do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de novembro de 2003, é o estabelecido na subparte G, da parte M, do anexo I do referido regulamento comunitário.

#### Artigo 12.º

##### Programa de manutenção

1 - Compete ao operador elaborar programas de manutenção ou documentos equivalentes, adequados à frota matriculada em Portugal, 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 Portugal.

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

1 - 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, pelo INAC, I.P., ou de documento equivalente ao COTA de que seja titular.

2 - O operador licenciado titular de COTA deve cumprir o disposto no número anterior no território e espaço aéreo sob jurisdição nacional e dos demais Estados.

#### 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 o INAC, I.P., 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 alvo de regulamentação complementar a emitir pelo INAC, I.P., no que diz respeito a aeronaves matriculadas em Portugal.

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.

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.

3 - Os requisitos relativos às qualificações e capacidade do pessoal constam, nomeadamente:

a) Do Regulamento CE n.º 1178/2011, da Comissão, de 3 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, alterado pelo Regulamento (UE) n.º 290/2012, da Comissão, de 30 de março de 2012;

b) Do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de novembro, quanto ao pessoal de manutenção das aeronaves não incluídas no seu âmbito;

c) Do Decreto-Lei n.º 17-A/2004, de 16 de janeiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 208/2004, de 19 de agosto, que estabelece o regime geral de licenciamento do pessoal aeronáutico civil, bem como o regime geral da certificação e autorização das respetivas organizações de formação, sem prejuízo do disposto nos Regulamentos da União Europeia mencionados nos números anteriores;

d) De regulamentação complementar a emitir pelo INAC, I. P., quanto ao demais pessoal de manutenção e outro pessoal de terra, sem prejuízo do disposto na Lei n.º 9/2009, de 4 de março, alterada pela Lei n.º 41/2012, de 28 de agosto.

#### Artigo 18.º

##### Formação recorrente e verificações

1 - O operador estabelecido em Portugal deve assegurar que cada tripulante recebe a formação recorrente e que é submetido a verificações periódicas relevantes, a efetuar pelo INAC, I.P., ou por quem este 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:

a) Realizar a verificação de proficiência do operador;

b) Receber formação e realizar as respetivas verificações sobre o uso e a localização do equipamento de segurança e de emergência;

c) 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 do INAC, I.P., ou do tripulante a que respeitem, nos termos do Decreto-Lei n.º 17-A/2004,

de 16 de janeiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 208/2004, de 19 de agosto.

4 - Os requisitos de formação recorrente e verificações periódicas da tripulação, bem como o regime de certificação das respetivas entidades formadoras, constam do Regulamento CE n.º 1178/2011, da Comissão, de 3 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil.

5 - Os requisitos de formação recorrente e verificações periódicas dos técnicos de manutenção, bem como o regime de certificação das respetivas entidades formadoras, constam do Regulamento CE n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de novembro de 2003, quanto ao pessoal de manutenção das aeronaves incluídas no seu âmbito, e do Decreto-Lei n.º 17-A/2004, de 16 de janeiro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 208/2004, de 19 de agosto, e regulamentação complementar a emitir pelo INAC, I.P., quanto ao pessoal de manutenção das demais aeronaves.

#### Artigo 19.º

##### Estabelecimento de procedimentos

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 Portugal 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:

a) Sob a influência de qualquer substância que possa afetar as suas faculdades e colocar em risco a segurança de voo;

b) Na sequência de um mergulho de profundidade, exceto quando tenha passado um período de 24 horas;

c) Na sequência de uma dádiva de sangue, exceto quando tenha passado um período de 24 horas;

d) Quando tenha conhecimento ou suspeite que está a sofrer de fadiga ou se sinta incapaz para continuar, colocando em risco a segurança de voo;

e) Quando tenha ingerido álcool dentro das oito horas anteriores ao início do período de serviço de voo;

f) Quando tenha um nível de álcool no sangue superior a 0,2 g/l.

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, é aprovado em diploma legal próprio.

4 - Os operadores licenciados pelo INAC, I.P., 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 da legislação aplicável.

#### 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:

a) Certificado de matrícula;

b) Certificado de navegabilidade ou documento equivalente;

c) Certificado de avaliação da aeronavegabilidade, se aplicável, nos termos do Regulamento (CE) n.º 2042/2003, da Comissão, de 20 de novembro de 2003;

d) Certificado de ruído, se aplicável nos termos do Regulamento (UE) n.º 748/2012, da Comissão, de 3 de agosto de 2012;

e) Licença de estação de aeronave;

f) Diário de navegação;

g) Original ou cópia da apólice de seguro de responsabilidade civil ou garantia equivalente, nos termos do artigo 32.º;

h) Manual de voo da aeronave, aprovado pelo INAC, I.P., 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 pelo INAC, I.P., 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.

3 - Para efeitos dos números anteriores, a listagem dos registos e da informação técnica e operacional é alvo de regulamentação complementar do INAC, I.P..

## CAPÍTULO IV

## Reconhecimentos e autorizações

## SECÇÃO I

## Regime de reconhecimento

## Artigo 25.º

**Estabelecimento para a atividade de trabalho aéreo por operador previamente autorizado e estabelecido noutra Estado-Membro da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu**

1 - Mediante reconhecimento do INAC, I.P., podem estabelecer-se, para exercer a atividade de trabalho aéreo no território e espaço aéreo sob jurisdição nacional, os operadores detentores de autorização emitida por outro Estado-Membro da União Europeia ou Estado do Espaço Económico Europeu para o exercício dessa mesma atividade.

2 - Sem prejuízo do disposto na alínea *a)* do n.º 1 do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, o reconhecimento tem como finalidade a verificação da autorização e do documento equivalente ao COTA que habilitam o operador ao exercício da respetiva atividade no Estado-Membro ou no Estado do Espaço Económico Europeu de origem, bem como a verificação, nos termos do artigo 8.º do presente decreto-lei, do cumprimento pelo requerente dos requisitos de capacidade técnica a que alude o artigo 7.º.

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:

*a)* Cópia do título autorizativo no Estado-Membro ou Estado do Espaço Económico Europeu de origem;

*b)* Cópia do documento equivalente ao COTA emitido no Estado-Membro ou Estado do Espaço Económico Europeu de origem.

4 - Não existindo no Estado de origem do operador documento que tenha uma finalidade equivalente a título autorizativo 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-Membro de origem ou do Espaço Económico Europeu, 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 - O INAC, I.P., dispõe do prazo máximo de 45 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 pelo INAC, I.P., até que o mesmo seja devidamente apresentado.

7 - Sem prejuízo do disposto no n.º 3 do artigo 41.º, decorrido o prazo indicado no n.º 5 sem que tenha sido proferida a decisão final, o pedido considera-se tacitamente deferido, valendo como ato de reconhecimento o aviso de receção do mesmo, acompanhado do comprovativo de pagamento das taxas devidas.

8 - O modelo de reconhecimento e o respetivo formulário para a sua obtenção são aprovados através de regulamentação complementar a emitir pelo INAC, I.P.

9 - Os reconhecimentos concedidos são objeto de publicação na 2.ª série do *Diário da República*, bem como no sítio da *internet* do INAC, I.P., e no balcão único eletrónico de serviços.

10 - 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 29.º, 30.º, 32.º e 33.º.

11 - Os prestadores de serviços de trabalho aéreo estabelecidos em Estado-Membro da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu, que não tenham sido neste autorizados a exercer a respetiva atividade, devem requerer ao INAC, I.P., a emissão de licença e de COTA, nos termos do capítulo II, a fim de se estabelecerem em território nacional.

## SECÇÃO II

## Regime de autorização

## Artigo 26.º

**Livre prestação de serviços de trabalho aéreo**

1 - Mediante autorização do INAC, I.P., podem exercer ocasional e esporadicamente a atividade de trabalho aéreo em espaço aéreo sob jurisdição nacional os prestadores de serviços legalmente estabelecidos noutra Estado-Membro da União Europeia ou Estado do Espaço Económico Europeu para o exercício dessa mesma atividade.

2 - Sem prejuízo do disposto na alínea *a)* do n.º 1 do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, a autorização tem como finalidade a verificação do estabelecimento legal no Estado-Membro ou Estado do Espaço Económico Europeu de origem para o exercício da respetiva atividade, bem como a verificação, nos termos do artigo 8.º do presente decreto-lei, do cumprimento pelo requerente dos requisitos de capacidade técnica referidos nas alíneas do artigo 7.º.

3 - O requerimento de autorização para livre prestação de serviços de trabalho aéreo deve indicar a base principal em território da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu e as bases operacionais de apoio em território nacional, caso existam, e ser instruído com:

*a)* Cópia do título autorizativo no Estado-Membro ou Estado do Espaço Económico Europeu de origem, caso exista;

*b)* Cópia do documento equivalente ao COTA emitido no Estado-Membro de origem ou do Espaço Económico Europeu, 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-Membro de origem ou do Espaço Económico Europeu, atestando que o operador cumpre os requisitos de capacidade técnica aplicáveis naquele Estado para o exercício das atividades de trabalho aéreo que se 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 aé-



reo que se pretende exercer em espaço aéreo sob jurisdição nacional, deve o prestador de serviços requerer a emissão de COTA para o trabalho aéreo em causa, nos termos do artigo 9.º e dos números seguintes.

6 - O INAC, I.P., dispõe do prazo máximo de 15 dias úteis para proferir a decisão final sobre o pedido, prorrogável até ao máximo de 30 dias, nos casos de emissão de 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 pelo INAC, I.P., até que o mesmo seja devidamente apresentado.

8 - Sem prejuízo do disposto no n.º 3 do artigo 41.º, decorrido o prazo de 15 dias indicado no n.º 6 sem que tenha sido proferida a decisão final, o pedido considera-se tacitamente deferido, valendo como autorização o aviso de receção do mesmo, acompanhado do comprovativo de pagamento das taxas devidas.

9 - O modelo de requerimento de autorização, bem como o modelo de autorização são aprovados através de regulamentação complementar a emitir pelo INAC, I.P.

10 - As autorizações concedidas são objeto de publicação no sítio da *internet* do INAC, I.P., e no balcão único eletrónico de serviços.

#### Artigo 27.º

##### Exercício temporário da atividade de trabalho aéreo por operadores estabelecidos em Estados terceiros

1 - Mediante autorização do INAC, I.P., podem exercer temporariamente a atividade de trabalho aéreo no espaço aéreo sob jurisdição nacional os operadores detentores de título autorizativo, adequado e válido, emitido pela autoridade aeronáutica de um Estado terceiro.

2 - A autorização do INAC, I.P., tem como finalidade a verificação da autorização e do documento equivalente ao COTA que habilitam o operador ao exercício da respetiva atividade no Estado de origem, bem como a verificação, nos termos do artigo 8.º, do cumprimento pelo requerente dos requisitos de capacidade técnica referidos nas alíneas do artigo 7.º.

3 - O requerimento de autorização deve indicar a base principal em território nacional e ser instruído com:

- a) Cópia do título autorizativo no Estado de origem;
- b) Cópia do documento equivalente ao COTA emitido no Estado de origem, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

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 para o exercício das atividades de trabalho aéreo que pretende exercer em espaço aéreo sob jurisdição nacional.

5 - No âmbito do procedimento relativo à concessão da autorização, o INAC, I.P., pode solicitar a tradução certificada de documentos emitidos pelas autoridades dos respetivos Estados terceiros, sem prejuízo do disposto no n.º 4 do artigo 7.º do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho.

6 - O INAC, I.P., dispõe do prazo máximo de 60 dias úteis para proferir a decisão final sobre o pedido.

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 pelo INAC, I.P., até que o mesmo seja devidamente apresentado.

8 - Sem prejuízo do disposto no n.º 3 do artigo 41.º, decorrido o prazo indicado no número anterior sem que tenha sido proferida a decisão final, pode o requerente recorrer aos tribunais administrativos, para obter condenação do INAC, I.P., na prática de ato devido.

9 - O modelo de requerimento de autorização, bem como o modelo de autorização são aprovados através de regulamentação complementar a emitir pelo INAC, I.P.

10 - As autorizações concedidas são objeto de publicação no sítio da *internet* do INAC, I.P., e no balcão único eletrónico de serviços.

11 - As autorizações são concedidas pelo prazo requerido, não podendo este exceder 180 dias, podendo, no entanto, a autorização ser prorrogada, a pedido, por igual período.

12 - Os prestadores de serviços de trabalho aéreo estabelecidos em Estado terceiro, que tenham celebrado os acordos previstos na alínea c) do n.º 1 do artigo 5.º e que não sejam detentores de título autorizativo, adequado e válido, emitido pela autoridade aeronáutica desse Estado, devem licenciar-se e requerer a emissão de COTA pelo INAC, I.P., nos termos do capítulo II, a fim de prestarem aqueles serviços em espaço aéreo sob jurisdição nacional.

#### Artigo 28.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 capítulo III que, pela sua natureza, não sejam exclusivamente aplicáveis a operadores estabelecidos em Portugal e ainda aos constantes dos artigos 29.º, 30.º, 32.º e 33.º.

### CAPÍTULO V

#### Vicissitudes

#### Artigo 29.º

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

1 - Sem prejuízo do disposto nos números seguintes e no n.º 8 do artigo 32.º, as licenças, os reconhecimentos e a autorização para livre prestação de serviços são concedidos por tempo indeterminado.

2 - A validade de uma licença de trabalho aéreo, de reconhecimento e de autorização para a livre prestação de serviços, nos casos referidos no n.º 5 do artigo 26.º, depende da titularidade de COTA ou documento equivalente válido.

3 - A validade do COTA depende da manutenção das condições que determinaram a sua emissão.

4 - Anualmente, o INAC, I.P., deve verificar junto dos operadores, nos termos do artigo 8.º, que 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 livre prestação de serviços, 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 livre prestação de serviços, o INAC, I.P., suspende a permissão administrativa em causa até ao limite de 12 meses.

7 - Se até ao final do prazo da suspensão mencionada no número anterior, os operadores não demonstrarem o cumprimento dos requisitos em falta, a sua permissão administrativa caduca.

8 - Os operadores titulares de reconhecimento ou autorização para o exercício da atividade de trabalho aéreo em território nacional devem comunicar ao INAC, I.P., a cessação das suas autorizações ou da legalidade do seu estabelecimento no Estado de origem que sejam pressupostos das suas permissões administrativas em Portugal, no prazo máximo de três dias úteis contados da ocorrência da vicissitude ou da presença em território ou espaço aéreo sob jurisdição nacional, consoante o que ocorra primeiro.

9 - A cessação das autorizações ou da legalidade do estabelecimento referidos no número anterior originam a caducidade imediata da permissão administrativa em causa.

10 - A caducidade da permissão administrativa, bem como a suspensão prevista no n.º 6, são publicadas pelo INAC, I.P., no sítio da *internet* daquele Instituto e no balcão único eletrónico de serviços e ainda, relativamente às licenças e reconhecimentos, na 2.ª série do *Diário da República*.

#### Artigo 30.º

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

1 - Mediante comunicação do titular ao INAC, I.P., as permissões administrativas podem ser suspensas pelo prazo máximo de sete meses.

2 - As suspensões referidas no número anterior são publicadas pelo INAC, I.P., no sítio da *internet* daquele Instituto e, relativamente às licenças e reconhecimentos, na 2.ª série do *Diário da República* e no balcão único eletrónico de serviços.

#### Artigo 31.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 do INAC, I.P.

2 - O INAC, I.P., dispõe de 60 dias úteis para se pronunciar relativamente às alterações previstas no número anterior, desde que o requerimento se encontre devidamente instruído.

3 - Sem prejuízo do disposto no n.º 3 do artigo 41.º, decorrido o prazo indicado no número anterior sem que tenha sido proferida a decisão final, pode o requerente recorrer

aos tribunais administrativos, para obter condenação do INAC, I.P., na prática de ato devido.

## CAPÍTULO VI

### Responsabilidade civil e restrições ao lançamento de objetos

#### Artigo 32.º

##### Responsabilidade civil

1 - Os titulares das licenças, dos reconhecimentos e das autorizações concedidas ao abrigo do presente decreto-lei 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 decreto-lei, nas condições estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 785/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de abril de 2004, relativo aos requisitos de seguro para transportadoras aéreas e operadores de aeronaves, alterado pelo Regulamento (CE) n.º 1137/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de outubro de 2008, e pelo Regulamento (UE) n.º 285/2010, da Comissão, de 6 de abril de 2010.

3 - Caso o seguro subscrito noutro Estado-Membro da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu não cubra os riscos em território e no espaço aéreo sob jurisdição nacional, o operador deve complementar a sua cobertura de forma a abranger-los.

4 - O disposto no número anterior aplica-se igualmente a seguros subscritos em Estado terceiro, sempre que seja aceite a celebração dos seguros referidos no n.º 2 junto de empresas seguradoras não estabelecidas na União Europeia ou no Espaço Económico Europeu, nos termos de convenção internacional.

5 - 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.

6 - A apresentação da apólice mencionada nos números anteriores é realizada pelo operador ao INAC, I.P., no prazo máximo de 30 dias após a concessão, expressa ou tácita, da licença, reconhecimento ou autorização em causa.

7 - As permissões administrativas de licença, de reconhecimento ou de autorização, sejam expressas ou tácitas, não produzem efeitos até à celebração, pelo operador seu titular, de seguro de responsabilidade civil nos termos dos n.ºs 2 a 4.

8 - O incumprimento do dever de apresentação da apólice de seguro, no prazo mencionado no n.º 5, e nas condições previstas no n.º 4, determina a caducidade da permissão administrativa em causa.

9 - O operador de trabalho aéreo deve comunicar ao INAC, I.P., 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 três dias úteis contados da data da cessação de vigência, total ou parcial, daquele contrato.

10 - A cessação da garantia implica a suspensão automática da licença, do reconhecimento ou da autorização, nos termos dos n.ºs 6 e 7 do artigo 29.º, com as necessárias adaptações, sendo publicada pelo INAC, I.P., no sítio da *internet* daquele Instituto e no balcão único eletrónico de serviços e ainda, relativamente às licenças e reconhecimentos, na 2.ª série do *Diário da República*.

11 - O disposto nos n.ºs 9 e 10 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 33.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 complementares, transitórias e finais

#### Artigo 34.º

##### Reconhecimento mútuo

1 - Nos termos da alínea *a)* do n.º 1 do artigo 11.º do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, não pode haver duplicação entre as condições exigíveis para o cumprimento dos procedimentos previstos no presente decreto-lei e os requisitos e os controlos equivalentes, ou comparáveis quanto à finalidade, a que o requerente já tenha sido submetido em Portugal ou noutro Estado-membro da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu.

2 - O disposto no número anterior não é aplicável ao cumprimento das condições diretamente referentes às instalações físicas localizadas em território nacional, nem aos respetivos controlos por autoridade competente.

3 - Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, o reconhecimento mútuo das qualificações obtidas fora de Portugal, por profissionais que sejam nacionais de Estados-Membros da União Europeia ou de Estados do Espaço Económico Europeu, quanto às profissões não harmonizadas pelo Direito da União ou pelo Direito Internacional, segue os termos da Lei n.º 9/2009, de 4 de março, alterada pela Lei n.º 41/2012, de 28 de agosto, que transpõe para a ordem jurídica interna a Diretiva n.º 2005/36/CE, do Parlamento e do Conselho, de 7 de setembro de 2005, relativa ao reconhecimento das qualificações profissionais.

#### Artigo 35.º

##### Desmaterialização de procedimentos

1 - Todos os pedidos, comunicações e notificações, ou em geral quaisquer declarações entre os interessados e as autoridades competentes nos procedimentos, previstos

no presente decreto-lei e respetiva regulamentação complementar devem ser efetuados através do balcão único eletrónico dos serviços, a que se refere o artigo 6.º do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho.

2 - Quando, por motivos de indisponibilidade das plataformas eletrónicas, não for possível o cumprimento do disposto no número anterior, pode ser utilizado qualquer outro meio legalmente admissível.

#### Artigo 36.º

##### Disponibilização da documentação e registos

O operador deve facilitar o acesso aos documentos e registos relacionados com as operações de voo e manutenção, a todas as pessoas autorizadas pelo INAC, I.P., quando estejam no exercício das suas funções, bem como fornecer cópia dos mesmos, quando tal for solicitado.

#### Artigo 37.º

##### Dever de informação

Os operadores licenciados, reconhecidos ou autorizados nos termos do presente decreto-lei devem enviar ao INAC, I.P., nos termos e prazos definidos por aquele Instituto, a informação estatística e de tráfego das suas atividades em território e espaço aéreo sob jurisdição nacional e, relativamente aos operadores licenciados, no território e espaço aéreo sob jurisdição de qualquer outro Estado.

#### Artigo 38.º

##### Regime sancionatório

1 - Para efeitos de aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações muito graves:

*a)* O exercício da atividade de trabalho aéreo, no território e espaço aéreo sob jurisdição nacional, por operador ou prestador de serviços, sem permissão administrativa para o efeito ou sem COTA ou documento equivalente válidos, nos termos do presente decreto-lei;

*b)* A realização de atividades em violação do disposto no título da permissão administrativa, no COTA ou no documento equivalente ao COTA;

*c)* A falta de submissão, pelo operador, de alguma aeronave da respetiva frota às inspeções previstas no programa de manutenção, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 12.º;

*d)* A realização de um voo, pelo operador, sem se certificar previamente que as infraestruturas e os serviços aí disponíveis são adequados para o tipo de operação correspondente ao voo, em violação do n.º 1 do artigo 15.º;

*e)* A violação, pelo operador, do n.º 1 do artigo 17.º, não garantindo que todos os tripulantes possuem licença e se encontram qualificados para efetuar as funções que lhes são cometidas ou que todos os tripulantes estão qualificados para a classe e tipo de aeronaves que operam, bem como para o tipo de operações que realizam;

*f)* O incumprimento, por parte do operador, do dever de assegurar que todo o pessoal relacionado com as operações tem capacidade para entender a língua em que estão escritas as partes do manual de operações de voo relativas aos seus deveres e responsabilidades, em violação do disposto no n.º 2 do artigo 17.º;

g) A não disponibilização, pelo operador, ao INAC, I.P., bem como ao tripulante a que respeitem, dos registos de toda a formação, verificações e qualificações estabelecidos e efetuados por cada tripulante técnico de voo, em violação do n.º 3 do artigo 18.º;

h) O exercício de funções numa aeronave sob a influência de qualquer substância que possa afetar as suas faculdades e colocar em risco a segurança de voo, em violação da alínea a) do n.º 2 do artigo 20.º;

i) O exercício de funções numa aeronave com um nível de álcool no sangue superior a 0,2 g/l, em violação da alínea f) do n.º 2 do artigo 20.º;

j) A violação do disposto no n.º 8 do artigo 29.º;

k) O exercício da atividade de trabalho aéreo sem contrato de seguro de responsabilidade civil válido, em violação do disposto no artigo 32.º;

l) O lançamento de qualquer objeto ou produto de aeronaves, em violação do disposto no artigo 33.º;

m) Dificultar ou impedir o acesso aos documentos e registos relacionados com as operações de voo e manutenção, às pessoas autorizadas pelo INAC, I.P., para o efeito, quando estejam no exercício das suas funções, bem como não fornecer cópia dos mesmos, quando tal for solicitado, em violação do disposto no artigo 36.º.

2 - Para efeitos de aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações graves:

a) A desatualização do programa de manutenção ou do documento equivalente, em violação do n.º 1 do artigo 12.º;

b) A não conservação de todos os registos sobre o estado de manutenção das aeronaves, em violação do n.º 1 do artigo 13.º;

c) A falta de transferência dos registos sobre o estado de manutenção da aeronave, em conjunto com a aeronave, para o novo operador, quando esta seja transferida para a frota de outro operador, em violação do n.º 2 do artigo 13.º;

d) A violação, pelo operador, do n.º 1 do artigo 16.º, não garantindo que, durante qualquer fase da operação, a massa e o centro de gravidade da aeronave obedecem aos limites especificados no respetivo manual de voo;

e) A colocação da aeronave ao serviço sem determinar previamente a sua massa e o centro de gravidade através de pesagem, bem como não proceder posteriormente ao seu controlo, em violação do n.º 2 do artigo 16.º;

f) A falta de conservação, pelo operador, dos registos de toda a formação, verificações e qualificações estabelecidos e efetuados por cada tripulante técnico de voo, em violação do n.º 3 do artigo 18.º;

g) O exercício de funções numa aeronave, na sequência de um mergulho de profundidade, exceto quando tenha passado um período de 24 horas, em violação da alínea b) do n.º 2 do artigo 20.º;

h) O exercício de funções numa aeronave, em sequência de uma dádiva de sangue, exceto quando tenha passado um período de 24 horas, em violação da alínea c) do n.º 2 do artigo 20.º;

i) O exercício de funções numa aeronave, quando o respetivo tripulante tenha conhecimento ou suspeite que está a sofrer de fadiga ou se sinta incapaz para continuar, colocando em risco a segurança do voo, em violação da alínea d) do n.º 2 do artigo 20.º;

j) O exercício de funções numa aeronave, quando tenha ingerido álcool no período correspondente às últimas oito horas anteriores ao início do período de serviço de voo, em violação da alínea e) do n.º 2 do artigo 20.º;

k) A operação de uma aeronave sem que o operador e o piloto comandante se assegurem que se encontra a bordo o manual de voo da aeronave, em violação da alínea h) do n.º 1 artigo 22.º;

l) A desatualização dos documentos a que se refere o n.º 1 do artigo 22.º, em violação do n.º 2 do mesmo artigo;

m) A alteração, pelo operador, aos elementos constantes do COTA e aos documentos aprovados com a sua emissão, sem aprovação prévia do INAC, I.P., em violação do n.º 1 do artigo 31.º;

n) A ausência de comunicação ao INAC, I.P., por parte do operador, da cessação de vigência total, do contrato de seguro, bem como de qualquer outra vicissitude contratual suscetível de tornar insuficiente a cobertura assegurada para os riscos em território e no espaço aéreo sob jurisdição nacional, em violação do disposto nos n.ºs 9 e 11 do artigo 32.º;

o) A falta de envio ao INAC, I.P., pelos operadores licenciados, reconhecidos ou autorizados, nos termos definidos por aquele Instituto, da informação estatística e de tráfego das suas atividades, em violação do artigo 37.º.

3 - Para efeitos de aplicação do regime das contraordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, constituem contraordenações leves:

a) A falta de comunicação, pelo operador, ao INAC, I.P., bem como à entidade responsável pela exploração das infraestruturas ou do serviço em causa, de alguma anomalia ou insuficiência detetadas nas infraestruturas utilizadas e respetivos serviços, assim como a comunicação para além do prazo de 48 horas, em violação do n.º 2 do artigo 15.º;

b) A operação de uma aeronave sem que o operador e o piloto comandante se assegurem que se encontram a bordo os documentos previstos nas alíneas a) a g) do n.º 1 do artigo 22.º;

c) A violação, pelo operador, do artigo 23.º, não possuindo um diário de navegação para cada aeronave da sua frota;

d) A falta de conservação, pelo operador, de todos os registos e informação técnica e operacional referente a cada voo, em violação do artigo 24.º;

e) A comunicação ao INAC, I.P., por parte do operador, da cessação de vigência total, do contrato de seguro, bem como de qualquer outra vicissitude contratual suscetível de tornar insuficiente a cobertura assegurada para os riscos em território e no espaço aéreo sob jurisdição nacional, em violação do prazo máximo de três dias úteis previsto no n.º 9 do artigo 32.º;

f) O envio ao INAC, I.P., pelos operadores licenciados, reconhecidos ou autorizados, fora do prazo definido por aquele Instituto, da informação estatística e de tráfego das suas atividades, em violação do artigo 37.º.

4 - A punição por contraordenação pode ser publicitada, nos termos previstos no artigo 13.º do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro.

## Artigo 39.º

**Fiscalização**

São competentes para a fiscalização das atividades abrangidas pelo presente decreto-lei as seguintes entidades:

- a) INAC, I.P.;
- b) Diretores de aeródromos
- c) Autoridade Aeronáutica no âmbito da defesa nacional;
- d) Guarda Nacional Republicana, Polícia de Segurança Pública e órgãos da autoridade marítima, quanto às infrações de que tomarem conhecimento;
- e) Autoridade para as Condições do Trabalho, para efeitos do disposto nos n.ºs 3 e 4 do artigo 20.º.

## Artigo 40.º

**Cooperação administrativa**

As autoridades competentes nos termos do presente decreto-lei participam na cooperação administrativa, no âmbito dos procedimentos relativos a prestadores de serviços originários ou provenientes de outro Estado-Membro da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu, nomeadamente nos termos do capítulo VI do Decreto-Lei n.º 92/2010, de 26 de julho, e do n.º 2 do artigo 51.º da Lei n.º 9/2009, de 4 de março, alterada pela Lei n.º 41/2012, de 28 de agosto, através do Sistema de Informação do Mercado Interno (IMI).

## Artigo 41.º

**Taxas**

1 - No âmbito do presente decreto-lei são devidas taxas, nos termos previstos em regulamentação complementar a aprovar pelo INAC, I.P., pela prática dos seguintes atos:

- a) Pela apreciação dos requerimentos de concessão da licença, de emissão de COTA, do reconhecimento e da autorização, tendo por referência, em todos os requerimentos excetuados os relativos a licenciamento, cada modalidade de trabalho aéreo que o requerente pretende exercer;
- b) Pela emissão da licença, do COTA, do reconhecimento e da autorização;
- c) Pela aprovação de alteração do COTA ou dos documentos aprovados com o mesmo;
- d) Pela apreciação da manutenção da capacidade técnica do operador de trabalho aéreo e da manutenção dos requisitos inerentes à concessão da licença, do reconhecimento ou da autorização para livre prestação de serviços;
- e) Pela autorização mencionada na alínea d) do n.º 1 do artigo 5.º;
- f) Pela prorrogação da autorização referida no n.º 11 do artigo 27.º;
- g) Pela suspensão da permissão administrativa comunicada pelo titular da mesma.

2 - Pela prática dos atos mencionados no número anterior, requeridos com caráter de urgência, é devida, para além das demais taxas aplicáveis, uma taxa de urgência nos termos previstos em regulamento a aprovar pelo INAC, I.P..

3 - Para efeitos do número anterior, considera-se caráter de urgência a prática dos atos até metade do prazo previsto para a decisão do INAC, I.P., no caso dos reconhecimentos, das autorizações e das aprovações, e até um terço do

prazo previsto para a decisão do INAC, I.P., no caso das licenças.

4 - Até à aprovação do regulamento mencionado nos n.ºs 1 e 2 aplicam-se as taxas constantes da Portaria n.º 606/91, de 4 de julho.

## Artigo 42.º

**Disposição transitória**

1 - Os titulares de licenças, de COTA e de autorizações emitidos e válidos devem requerer ao INAC, I.P., a sua conversão gratuita, nos termos do presente decreto-lei, no prazo de 180 dias seguidos após a data da entrada em vigor deste.

2 - O incumprimento do disposto no número anterior determina a caducidade do respetivo título.

3 - O disposto nos números anteriores não prejudica a caducidade dos respetivos títulos que deva ocorrer após o decurso do prazo previsto no n.º 1.

4 - Até à aprovação do diploma legal mencionado no n.º 3 do artigo 20.º mantém-se em vigor o regulamento sobre tempo de serviço de voo e repouso dos pilotos de aeronaves a operar em trabalho aéreo, aprovado pela Portaria n.º 742/93, de 16 de agosto, bem como o respetivo regime sancionatório, constante do Decreto-Lei n.º 152/2000, de 21 de julho, alterado pelo Decreto-Lei n.º 208/2004, de 19 de agosto.

5 - As normas e os modelos atualmente utilizados mantêm-se em vigor até à aprovação pelo INAC, I.P., dos modelos previstos no presente decreto-lei, bem como do conteúdo dos manuais.

## Artigo 43.º

**Regulamentação complementar do INAC, I.P.**

A regulamentação complementar do INAC, I.P., prevista no presente decreto-lei é objeto de publicação na 2.ª Série do *Diário da República*.

## Artigo 44.º

**Norma revogatória**

É revogado o Decreto-Lei n.º 172/93, de 11 de maio, alterado pelo Decreto-Lei n.º 208/2004, de 19 de agosto.

## Artigo 45.º

**Entrada em vigor**

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

Visto e aprovado em Conselho de Ministros de 9 de fevereiro de 2013. — *Pedro Passos Coelho* — *José Pedro Correia de Aguiar-Branco* — *Miguel Bento Martins Costa Macedo e Silva* — *Álvaro Santos Pereira*.

Promulgado em 11 de março de 2013.

Publique-se.

O Presidente da República, ANÍBAL CAVACO SILVA.

Referendado em 13 de março de 2013.

O Primeiro-Ministro, *Pedro Passos Coelho*.