

REPÚBLICA DE



BOLETIM OFICIAL

PREÇO DESTE NÚMERO — 16\$00

Toda a correspondência quer oficial, quer relativa a anúncios e à assinatura do Boletim Oficial devem ser enviados à Administração da Imprensa Nacional, na cidade da Praia.

O preço dos anúncios é de 10\$ a linha. Quando o anúncio for exclusivamente de tabelas ou com tabelas intercaladas no texto, será o respectivo espaço acrescentado de 30%.

Não serão publicados anúncios que não venham acompanhados da importância precisa para garantir o seu custo.

ASSINATURAS

	Ano	Semestre
Para o País	500\$00	380\$00
Para o estrangeiro	900\$00	740\$00
AVULSO: por cada duas páginas	4\$00	

Os períodos de assinatura contam-se por anos civis e seus semestres. Os números publicados antes de ser tomada a assinatura, são considerados venda avulsa.

Todos os originais com destino ao Boletim Oficial devem ser enviados à Administração da Imprensa Nacional até às 16 horas da Quinta-feira de cada semana.

Os que o forem depois da data fixada ficarão para o número da semana seguinte.

Os originais dos vários serviços públicos deverão conter a assinatura do chefe, autenticada com o respectivo selo branco.

SUPLEMENTO

SUMÁRIO

CONSELHO DE MINISTROS:

Decreto-Lei n.º 8/80:

Dá nova redacção ao artigo 7.º do Regulamento do Imposto de Circulação de Veículos Automóveis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 84/79.

Decreto-Lei n.º 9/80:

Estabelece a Região de Informação de Voo Oceânica do Sal — FIR Oceânica do Sal.

Decreto n.º 10/80:

Aprova o regulamento relativo à entrada, saída e sobrevôo do território de Cabo Verde por aeronaves civis em vôos internacionais.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES:

Portaria n.º 11/80:

Estabelece o sistema e a tabela de taxas de assistência à navegação aérea em rotas a aplicar na Região de Informação de Voo Oceânica do Sal.

CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Lei n.º 8/80
de 11 de Fevereiro

Reconheceu-se, para a economia dos contribuintes, que havia vantagem em alterar o prazo de cobrança do imposto de circulação de veículos automóveis, agora estabelecido para os meses de Janeiro e Fevereiro.

Assim,

No uso da faculdade conferida pelo n.º 4 do artigo 15.º da Lei sobre a Organização Política do Estado, de 5 de Julho de 1975, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º O artigo 7.º do Regulamento do Imposto de Circulação de Veículos Automóveis, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 84/79, de 13 de Outubro, passa a ter a seguinte redacção:

Art. 7.º

1. O imposto de circulação de veículos automóveis, devido por inteiro em cada ano civil, é pago por meio de aquisição de dísticos modelo n.º 4 das taxas correspondentes, durante os meses de Março e Abril, em qualquer recebedoria de finanças.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros.

Pedro Pires — Abílio Duarte — Osvaldo Lopes da Silva — Carlos Reis — João Pereira Silva — Silvino Lima — David Hopffer Almada — Ireneu Gomes.

Promulgado em 23 de Janeiro de 1980.

Publique-se.

O Presidente da República, ARISTIDES MARIA PEREIRA.

Para ser presente à Assembleia Nacional Popular.

Decreto-Lei n.º 9/80
de 11 de Fevereiro

A Reunião Regional de Navegação Aérea para as Caraíbas/América do Sul, efectuada em Lima, de 5 a 28 de Outubro de 1976, recomendou o estabelecimento de

uma Região de Informação de Voo Oceânica do Sal, mais conhecida por FIR Oceânica do Sal, da expressão inglesa «Flight Information Region».

Tal recomendação, após debate na sede da Organização da Aviação Civil Internacional, veio a ser sancionada pelo Conselho desta Organização através da resolução datada de 18 de Dezembro de 1978.

Cabe ao Estado de Cabo Verde dar execução a essa resolução, após a instalação dos equipamentos e organização dos serviços respectivos.

Assim,

Usando da faculdade conferida pelo n.º 4 do artigo 15.º da Lei sobre a Organização Política do Estado, de 5 de Julho de 1975, o Governo decreta e eu promulgo, para valer como lei, o seguinte:

Artigo 1.º É estabelecida a Região de Informação de Voo Oceânica do Sal no espaço delimitado pelas seguintes coordenadas geográficas:

2400N-2500W; 2000N-2000W; 1500N-2000W; 1258N-2122W; 1340N-2421W; 1700N-3730W; 2400N-2500W.

Art. 2.º Os serviços, instalações, equipamento e pessoal afectos ao funcionamento da RIV Oceânica do Sal consideram-se integrados no Aeroporto Internacional «Amílcar Cabral».

Art. 3.º No espaço da RIV Oceânica do Sal serão assegurados os serviços de apoio à navegação aérea em rota estabelecidos pela Organização da Aviação Civil Internacional, designadamente no que se refere ao controlo de tráfego aéreo, telecomunicações aeronáuticas, assistência meteorológica e serviços de busca e salvamento.

Art. 4.º Pela prestação dos serviços referidos no artigo anterior serão cobradas taxas de assistência à navegação aérea em rota, vulgarmente designadas por taxas de rota.

Art. 5.º Para processamento e arquivo das informações de tráfego e para a cobrança das taxas, o Aeroporto Internacional «Amílcar Cabral» organizará o respectivo serviço e adoptará os procedimentos adequados.

Art. 6.º A regulamentação dos serviços relacionados com a RIV Oceânica do Sal e a definição do sistema e tabela de taxas a cobrar por assistência à navegação aérea em rota far-se-ão por portaria do Ministério dos Transportes e Comunicações.

Art. 7.º Para efectivação da cobrança de taxas de rota, o Aeroporto Internacional «Amílcar Cabral» poderá recorrer, através de acordo a estabelecer, à colaboração duma agência especializada.

Art. 8.º O presente decreto-lei entra imediatamente em vigor e produz efeitos a partir de 21 de Fevereiro de 1980.

Visto e aprovado em Conselho de Ministros.

Pedro Pires — Abílio Duarte — Oswaldo Lopes da Silva — Carlos Reis — João Pereira Silva — Sílvaro Lima — David Hopffer Almada — Ireneu Gomes.

Promulgado em 23 de Janeiro de 1980.

Publique-se.

O Presidente da República, ARISTIDES MARIA PEREIRA.

Para ser presente à Assembleia Nacional Popular.

Decreto n.º 10/80

de 11 de Fevereiro

Convindo regulamentar a entrada, saída e sobrevôo do território de Cabo Verde por aeronaves civis em vôos internacionais;

No uso da faculdade conferida pelo n.º 3 do artigo 15.º da Lei sobre a Organização Política do Estado, de 5 de Julho de 1975, o Governo decreta e eu promulgo o seguinte:

Artigo 1.º É aprovado o regulamento relativo à entrada, saída e sobrevôo do território de Cabo Verde por aeronaves civis em vôos internacionais, o qual vai publicado em anexo ao presente decreto e baixa assinado pelo Ministro dos Transportes e Comunicações.

Art. 2.º Os modelos dos impressos a preencher para que seja autorizada a realização de vôos não regulares referidos neste regulamento vão publicados em anexo, na versão inglesa, tal como serão fornecidos aos utentes.

Art. 3.º Este decreto entra em vigor em 21 de Fevereiro de 1980.

Pedro Pires — Oswaldo Lopes da Silva — Herculano Vieira.

Promulgado em 23 de Janeiro de 1980.

Publique-se.

O Presidente da República, ARISTIDES MARIA PEREIRA.

Regulamento relativo à entrada, saída e sobrevôo do território de Cabo Verde por aeronaves civis em voos internacionais

1. Generalidades

1.1 — O Estado de Cabo Verde exerce soberania sobre todo o seu espaço aéreo.

1.2 — O espaço aéreo caboverdeano é todo o espaço sobrejacente ao território e às águas interiores, arquipelágicas e territoriais sob soberania do Estado de Cabo Verde, nos termos da legislação interna ou do Direito Internacional.

1.3 — Todos os vôos sobre o território de Cabo Verde, bem como as aterragens e descolagens, devem ser efectuadas de conformidade com o presente Regulamento, que deverá aplicar-se na base da reciprocidade.

1.4 — As aeronaves que aterrem ou descolem do território de Cabo Verde deverão primeiramente aterrar ou finalmente descolar do Aeroporto Internacional «Amílcar Cabral», na ilha do Sal.

1.5 — Em casos especialmente autorizados, as aeronaves poderão primeiramente aterrar ou finalmente descolar do aeroporto da Praia, na ilha de Santiago.

1.6 — Será condição indispensável de aterragem ou de descolagem o preenchimento de um plano de vôo com a indicação do aeroporto em que a mesma terá lugar.

2. Vôos regulares

2.1 — Definição

Os vôos regulares, ou o designado serviço aéreo internacional regular, são os realizados por aeronaves no transporte remunerado de passageiros, correio e carga, de

modo a que cada voo esteja aberto ao público, e seja operado de conformidade com o horário tornado público, ou através de voos tão regulares ou frequentes que constituam uma sequência ordenada.

2.2 — Sobrevôo ou escalas sem tráfego

Os sobrevôos ou as aterragens sem objectivos de tráfego, poderão ser efectuados desde que o transportador aéreo tenha sido designado através de acordo bilateral de tráfego aéreo assinado pelo Estado de Cabo Verde, ou através do Acordo relativo ao Trânsito dos Serviços Aéreos Internacionais, no caso de o Estado em que o transportador aéreo estiver registado ser parte em qualquer daqueles acordos.

Será ainda necessário que os sobrevôos ou aterragens sejam efectuadas de conformidade com um horário submetido e aprovado pela Direcção-Geral da Aeronáutica Civil de Cabo Verde.

2.3 — Escalas de tráfego

2.3.1 — As aterragens com objectivos de tráfego só são autorizadas ao transportador aéreo que tenha designado na sequência de acordo entre o Estado de Cabo Verde e o Estado no qual o transportador aéreo está registado.

2.3.2 — Encontrando-se pendente a assinatura de um acordo bilateral, o transportador aéreo poderá obter uma autorização temporária para os fins mencionados nos parágrafos 2.2 e 2.3. Neste caso, a questão deverá ser tratada por via diplomática.

3. Voos não-regulares

3.1 — Definição

Os voos não-regulares ou o designado serviço aéreo internacional não-regular ou fretamentos internacionais são considerados como serviços aéreos comerciais internacionais não incluídos nos serviços aéreos internacionais regulares.

O disposto nos parágrafos seguintes relativos a voos não-regulares deverá aplicar-se quer o operador seja conhecido como regular ou não-regular.

3.2 — Tipos de fretamento

Existem três tipos genéricos de fretamento para serviços comerciais e outros tipos especiais de fretamento.

Os tipos genéricos de fretamento são: fretamentos de grupo, fretamento com tudo incluído e fretamento de entidade singular. Os outros tipos incluem fretamentos para estudantes, acontecimentos especiais, carga e diversos tipos de fretamento combinado.

A respectiva descrição é feita no Anexo F a este regulamento.

3.3 — Sobrevôo ou escalas sem tráfego

3.3.1 — Aeronaves registadas em Estados OACI

O operador de uma aeronave registada em qualquer Estado contratante da OACI poderá efectuar um voo não-regular, ou uma série destes voos em trânsito, ou realizar escalas sem tráfego no território de Cabo Verde desde que tratamento recíproco seja garantido às aeronaves caboverdeanas no território do Operador. Se tal não se verificar, deverá aplicar-se o procedimento estabelecido em 3.3.2.

O plano de voo para as operações acima referidas deverá ser considerado como notificação prévia bastante, desde que contenha os pormenores referidos no Anexo A a este Regulamento.

3.3.2 — Aeronaves registadas em Estados não-OACI

Em relação a aeronaves registadas em qualquer Estado que não seja membro da OACI, as operações mencionadas em 3.3.1 carecem de autorização prévia, que deverá ser pedida por via diplomática. O pedido deverá conter os pormenores referidos no Anexo A, junto.

3.4 — Escalas de tráfego

3.4.1. Generalidades

3.4.1.1 — Os voos não-regulares são definidos no Anexo F junto

3.4.1.2 — Os operadores não-regulares poderão ser solicitados pela Direcção-Geral da Aeronáutica Civil de Cabo Verde a comprovar, através de certificado de competência, que as suas operações internacionais são efectuadas de conformidade com as leis e regulamentos do Estado em que a aeronave estiver registada.

3.4.2 — Aeronaves registadas em Estados OACI

3.4.2.1 — Se o operador de uma aeronave registada em qualquer Estado contratante da OACI pretender realizar um voo não-regular ou uma série de estes voos para Cabo Verde, com o objectivo de embarcar ou desembarcar passageiros ou carga, poderá fazê-lo, de conformidade com o prescrito nos parágrafos 3.4.2.2. a 3.4.2.7. deste Regulamento.

3.4.2.2 — Voos de entidade singular, com fins humanitários ou de emergência e táxis de passageiros

Estes voos, referidos no Anexo F, respectivamente nos parágrafos 3.4.1 e 4.2, podem ser efectuados.

No entanto, é necessária notificação prévia à Direcção-Geral da Aeronáutica Civil, a qual deverá conter os pormenores referidos no Anexo B a este Regulamento e deverá ser feita, pelo menos, um dia útil antes da aterragem pretendida.

3.4.2.3 — Outros voos de fretamento geral

Para outros voos de fretamento geral não considerados no parágrafo 3.4.2.2, é necessária autorização prévia da Direcção-Geral da Aeronáutica Civil, a qual deverá conter os pormenores referidos no Anexo C a este Regulamento.

A excepção dos fretamentos de afinidade, sem afinidade, (reserva antecipada), com tudo incluído e para estudantes, os quais são tratados nos parágrafos seguintes, a autorização para a realização de um voo não-regular ou de uma série destes voos nas condições referidas no parágrafo 3.4.2.1 deverá ser solicitada, pelo menos, dois dias úteis antes da aterragem pretendida.

3.4.2.4 — Fretamentos de grupos de afinidade

Para estes voos, definidos no parágrafo 1.1 do Anexo F a este Regulamento o pedido de autorização referido no parágrafo 3.4.2.3 deverá ser apresentado à Direcção-Geral da Aeronáutica Civil, pelo menos, 30 dias antes da data dos voos, acompanhado de:

- Declaração da entidade que organiza o fretamento, de conformidade com o Anexo B junto;
- Lista de participantes.

3.4.2.5 — Fretamentos de grupos sem-afinidade

Para estes voos, definidos nos parágrafos 1.2 do Anexo F a este Regulamento, especialmente para os designados fretamentos com reserva antecipada, o pedido de autorização referido no parágrafo 3.4.2.3 deverá ser apresentado à Direcção-Geral da Aeronáutica Civil, pelo menos 30 dias antes da data dos voos, acompanhado de:

a) Uma informação de que constam, em relação a cada fretador, o número de lugares comprados e o preço por eles pago;

b) Lista de participantes de cada grupo de fretamento.

3.4.2.6 — Fretamentos com tudo incluído

Para estes vôos definidos no parágrafo 2. do Anexo a este Regulamento, o pedido de autorização referido no parágrafo 3.4.2.3 deverá ser apresentado à Direcção-Geral de Aeronáutica Civil, pelo menos, 30 dias antes da data dos vôos, acompanhado da lista de participantes.

3.4.2.7 — Fretamentos para estudantes

Para estes vôos, definidos no parágrafo 4.3 do Anexo F a este Regulamento, o pedido de autorização referido no parágrafo 3.4.2.3 deverá ser apresentado à Direcção-Geral da Aeronáutica Civil, pelo menos, 30 dias antes da data dos vôos, acompanhado de:

a) Declaração idêntica à do anexo E junto;

b) Lista de participantes.

3.4.3 — Aeronaves registadas em Estados Não-OACI

Para aeronaves registadas em qualquer Estado que não seja membro da OACI o operador de vôos não-regulares para Cabo Verde com o objectivo de embarcar ou desembarcar passageiros ou carga, carece de autorização prévia, que deverá ser solicitada por via diplomática, e deve preencher os requisitos referidos no parágrafo 3.4.2.

4. Vôos particulares

4.1 — Definição

Os vôos particulares são considerados como sendo realizados por aeronaves não postas à disposição do público e não utilizadas para o transporte remunerado de passageiros ou carga.

4.2 — Aeronaves registadas em Estados OACI

As aeronaves registadas em qualquer Estado contratante da OACI, sob a condição de tratamento recíproco, sendo os respectivos planos de vôo tidos como notificação adequada da chegada das mesmas.

Os planos de vôo devem, contudo, ser transmitidos de tal forma que sejam recebidos pelas autoridades aeronáuticas com, pelo menos, duas horas de antecedência sobre a chegada; a aterragem deverá realizar-se num aeroporto internacional previamente designado.

4.3 — Aeronaves registadas em Estados Não-OACI

Para vôos particulares de aeronaves registadas num Estado não-membro da OACI, ou nos casos em que não haja reciprocidade, é necessária, além do preenchimento do plano de vôo, uma autorização especial que deverá ser solicitada por via diplomática.

5. Autorização

Categorias de vôos não-regulares

Para efeitos de autorização, os vôos não-regulares são considerados das seguintes categorias:

a) Vôos singulares — Quando realizados em número não excedendo um por mês e por operador, em cada direcção;

b) Pequena série de vôos — Quando realizados em número não excedendo quatro por mês, por um período de dois meses sucessivos, por operador ou por grupo de operadores;

c) — Grande série de vôos — Quando realizados em número excedendo o máximo estabelecido para a pequena série de vôos e de conformidade com os restantes elementos da definição de pequena série de vôos.

5.1 — Quando requerida de conformidade com este Regulamento, a autorização para vôos não-regulares será dada pelo:

a) Ministro dos Transportes e Comunicações, no caso de grandes séries de vôos;

b) Director-Geral da Aeronáutica Civil, nos restantes casos.

5.2 — Os pedidos de autorização e as notificações referidos neste Regulamento deverão ser dirigidos a:

Director-Geral da Aeronáutica Civil
Aeroporto Internacional «Amílcar Cabral»
Ilha do Sal
República de Cabo Verde.

Os endereços telegráficos são: AMILCABRAL Sal, através dos Correios; e GVACYA, através da RSFTA.

5.3 — A Direcção-Geral da Aeronáutica Civil pode determinar a apresentação, pelos operadores, de informações adicionais em relação aos vôos referidos no parágrafo 3 e proibir estes vôos quando prejudiquem os serviços aéreos regulares.

5.4 — Com sujeição aos prazos limites mínimos estabelecidos no parágrafo 3 deste Regulamento os pedidos de autorização ou as notificações relativos a vôos não-regulares, bem como quaisquer alterações das condições de operação, deverão ser enviados à Direcção-Geral da Aeronáutica Civil com a maior antecedência possível, por razões de segurança e de facilitação, bem como para assegurar uma resposta com a maior antecedência.

5.5 — Os pedidos de autorização para vôos não-regulares serão examinados tendo em consideração os preceitos deste Regulamento e as condições técnicas, financeiras e operacionais em causa.

5.6 — A autorização para vôos não-regulares por operadores estrangeiros pode depender de tratamento recíproco dado a operadores cabo-verdianos.

5.7 — Excepto para o caso de vôos humanitários ou de emergência, a um transportador estrangeiro que pretenda iniciar operações não-regulares para ou do território cabo-verdiano poderá ser exigido o preenchimento dos seguintes requisitos:

a) Estar registado na Direcção-Geral da Aeronáutica Civil, como operador autorizado a efectuar vôos internacionais não-regulares;

b) Ter estabelecido a favor da Direcção-Geral da Aeronáutica Civil uma garantia bancária emitida pelo Banco de Cabo Verde, com o objectivo não só de assegurar o cumprimento das suas obrigações, incluindo as assumidas em relação aos seus passageiros dentro do contrato de fretamento, mas também o pagamento de taxas e outros encargos pelos quais seja responsável.

c) Ter entregue um certificado de responsabilidade por danos causados a passageiros, bagagem e carga ou a terceiros.

5.8. A Direcção-Geral da Aeronáutica Civil pode recusar autorização para vôos não-regulaes quando o fretador da aeronave não satisfaça as condições acima mencionadas ou não cumpra os preceitos deste Regulamento.

5.9 — A Direcção-Geral da Aeronáutica Civil pode cancelar autorização já concedidas ao operador infractor ou proibi-lo temporária ou permanentemente, de voar de ou para o território caboverdeano.

5.10 — A Direcção-Geral da Aeronáutica Civil competirá dar cumprimento a este Regulamento, através de funcionários designados para o efeito, os quais deverão ter acesso às aeronaves a descolar e aos locais onde os bilhetes são vendidos ou verificados.

5.11 — As dúvidas levantadas sobre a interpretação e aplicação deste Regulamento serão resolvidas por despacho do Ministro dos Transportes e Comunicações.

O Ministro dos Transportes e Comunicações, *Herculano Vieira*.

ANNEX A

INFORMATION FOR NON-SCHEDULED OVERFLIGHTS OR NON-TRAFFIC STOPS

- a) Name of operator
- b) Type of aircraft and registration marks
- c) Date and time of arrival and departure from the airport concerned
- d) Itinerary
- e) Purpose of flight

ANNEX B

SIMPLIFIED INFORMATION FOR NON-SCHEDULED TRAFFIC STOPS

- a) Name of operator
- b) Type of aircraft and registration marks
- c) Date and time of arrival and departure from the Capeverdean airport concerned
- d) Place or places of embarkation or disembarkation, abroad, the case may be, passengers and/or freight
- e) Purpose of flight and number of passengers and/or nature and amount of freight
- f) Name, address and business of charterer, if any.

Remark: The operator may be required to submit such additional information as is deemed necessary or consideration of the request.

ANNEX C

DIRECTION GENERAL OF CIVIL AVIATION CAPE VERDE

NON-SCHEDULED FLIGHT NOTIFICATION or REQUEST FOR AUTHORIZATION

Addresses:

Letters: «Amílcar Cabral» International Airport Sal Island, Republica of Cape Verde

Phones: 216; 280; 209
Cables: Sal Airport Cape Verde

AFTN: GVACYA

I, the undersigned, hereby give notification of/request authorization for (delete as appropriate) the following flight(s) and certify that all information given on this form is sincere and exact.

Date ...

Signature ...

ANNEX C (Cont.)

1. CARRIER

Name: _____
Address: _____
Telex nr.: _____ AFTN address: _____

2. AIRCRAFT OWNER (if other than carrier)

Name: _____
Address: _____

CHARTERER (S)

State, for each charterer, NAME, ADDRESS and BUSINESS

4. AIRCRAFT

Nationality: _____
Type: _____
Capacity: _____

5. ORGANIZATION REPRESENTING CARRIER IN CAPE VERDE

Name: _____
Address: _____
Telephone nr.: _____ Telex nr.: _____
Handling made by: _____

6. CATEGORY OF FLIGHT (S) — mark with X

- a) Affinity charter
- b) Advance booking
- c) Inclusive tour charter
- d) Student charter
- e) Special event
- f) Migrant worker charter
- g) Cargo charter
- h) Other (describe below)

7. DETAILS OF THE FLIGHT(S)

Dates: _____

TIME TABLE

FLT NR.		Itinerary	FLT NR.	
Times (GMT)	Times (GMT)			
	d		a	
	a		d	
	d		a	
	a		d	
	d		a	
	a		d	
	d		a	
	a		d	
	d		a	
	a		d	

8. NUMBER OF PASSENGERS

Points of embarkation and disembarkation	Nº of passengers

ANNE C (Cont.)

9. nature AND AMOUNT OF CARGO

Points of loading and unloading	Nature	Account/KG

10. CHARTER AND SELLING PRICE (for each charterer)

Name of the charterer	Nº. of seats sold	Charter price		Selling price to passenger
		All seats	Seat mile	

11. INCLUSIVE TOUR CHARTER OR FLIGHT (S) FOR THE SAME NATURE

11. a) Complete routing (including transport by surface means or scheduled services)

11 a)	
11 b) Duration of the tour including stay at hotel	11 b)
11 c) Type of accommodation offered (e. g. category and name of hotel apartment)	11 c)
11 d) Other facilities included in the price (e. g. meals, excursions surface transport, etc.)	11 d)

12. FURTHER REQUIREMENTS AND DOCUMENTS

For any further details and documents to be attached to the present form consult AIP—CABO VERDE. Additional information may occasionally be required.

ANNEX D

DECLARATION ON AFFINITY CHARTER FLIGHTS

I (we), the undersigned ...
certify on behalf of the following association ...

... (name and address)

represented by me (us) that

a) the participants in the trip ...

... (date and routing)

have been fully paid-up members of the association since a date at least six months prior to the start of the trip (1).

b) Information concerning the trip is not disseminated otherwise than in the publications or circulars produced by the association for its members.

c) the association agrees to a duly empowered representative of the aviation administration carrying out a check at the offices of the association to determine whether the participants in the trip meet requirement a) above,

d) the association notes and agrees that only those participants effectively meeting requirement a) may board the aircraft.

It undertakes to supply the aviation administration with a passenger list in alphabetical order at the latest 15 days before the departure together with copies of all publications or circulars of the association concerning the flight.

Signature and date

(1) Such persons may be accompanied by members of their families residing with them.

ANNEX E

DECLARATION ON STUDENT CHARTER FLIGHTS

I (we), the undersigned ...
certify on behalf of the following association ...

... (name and address)

represented by me (us) that

a) the participants in the flight(s)

... (date and routing)

performed by ...

(name of carrier)

meet the requirements relating to student charter flights;

b) information concerning the flight(s) is not disseminated otherwise than in the publications or circulars produced by the association for its members;

c) the association notes and that only those participants effectively meeting requirements a) may board the aircraft.

It undertakes to supply the aviation administration with a passenger list in alphabetical order at the latest 8 days before the departure together with copies of all publications or circulars of the association concerning the flight(s)

Signature and date

ANEXO F

DESCRIÇÃO DOS TIPOS DE FRETAMENTO

Generalidades

De conformidade com o referido no parágrafo 3.2 do Regulamento, a que este Anexo F vai junto, os três tipos genéricos de fretamento são:

- Fretamentos de grupo
- Fretamentos com tudo incluído
- Fretamentos de entidade singular (ou de uso-próprio).

1. Fretamentos de grupo

Podem distinguir-se duas formas de fretamentos de grupo: fretamentos de grupos de afinidade e fretamentos de grupos sem afinidade.

1.1 — Fretamentos de grupo de afinidade

As regras que regulam os fretamentos de grupos de afinidade baseam-se nas que foram estabelecidas na Resolução 045 da IATA, as quais estipulam que, para ser considerado como tal, um grupo deve ter finalidades, intenções e objectivos principais que não sejam os de viagem, devendo existir suficiente afinidade, antes do pedido para transporte por fretamento, que o distinga e coloque à parte do público em geral. Além disso, o número de membros do grupo não deve exceder 50. Deve ser fretada a capacidade total da aeronave, podendo participar mais de um fretador; neste caso não devem ser transportados no mesmo voo mais de três grupos da mesma natureza (grupos de afinidade) e desde que cada grupo inclua o mínimo de 40 participantes.

1.2 — Fretamentos de grupo sem afinidade

No seguimento das conclusões da Declaração de Ottawa de 1972, um certo número de Estados Norte Americanos e Europeus introduziu os fretamentos de grupos sem afinidade, os quais são designados fretamentos com reserva antecipada. As regras que regulam os fretamentos sem afinidade estabelecem que deve ser fretada a capacidade total da aeronave, que o contrato de cada fretador deve incluir pelo menos 40 lugares, e que os passageiros devem efectuar as suas reservas com, pelo menos, 60 dias de antecedência. O preço ABC (fretamento com reserva antecipada) é um preço fixo estabelecido pelo operador.

2. Fretamentos com tudo incluído

O segundo tipo básico de fretamento é o de fretamento com tudo incluído, que pode ser aberto ao público, em geral, por um operador de excursões para um período limitado que inclua alojamento e outros serviços em terra.

É fretada a capacidade total da aeronave e o preço estabelecido pelo operador de excursões.

3. Fretamentos de entidade singular (ou uso próprio)

Este terceiro tipo básico de fretamento existe quando uma pessoa ou corporação privada freta uma aeronave, para seu uso próprio, para o transporte de carga ou de passageiros, com a condição de os passageiros não participarem no custo de fretamento, quer directa quer indirectamente. Estes fretamentos vêm vindo a ser usados em constante aumento como participação em programas incentivos de venda.

4. Fretamentos especiais

Este conceito inclui, principalmente, os seguintes tipos de fretamentos:

- a) Fretamentos para fins humanitários ou de emergência
- b) Fretamentos da classe de taxis para passageiros
- c) Fretamentos para estudantes
- d) Fretamentos para acontecimento especiais
- e) Fretamentos exclusivamente para carga

4.1 — Fretamentos para fins humanitários ou de emergência

A designação é por si elucidativa e refere-se a aeronaves fretadas com o objectivo de satisfazer necessidades humanitárias ou de emergência, sendo os seus voos objecto de tratamento especial.

4.2 — Fretamento da classe de taxis para passageiros

Este tipo refere-se a aeronaves fretadas para voos de passageiros mediante pedido ocasional de fretamento, desde que a aeronaves não disponha de capacidade para mais de seis passageiros.

4.3 — Fretamentos para estudantes

Fretamentos para estudantes ou grupos de estudo podem ser efectuadas quando a capacidade total da aeronave é

fretada para o transporte de estudantes que frequentem, em regime de permanência, estabelecimentos de educação superior, e patrocinados por uma associação de estudantes reconhecida, com as seguintes limitações de idade:

- a) Estudantes até à idade de 30 anos que frequentem, em regime de permanência, um curso universitário ou superior;
- b) Estudantes entre as idades de 16 e 22 anos que frequentem, com a duração mínima de um ano escolar, um estabelecimento de ensino reconhecido.

Qualquer número de grupos pode ser transportado numa aeronave fretada desde que cada grupo seja integrada por, pelo menos quarenta estudantes.

Nestes voos podem também participar: membros do corpo docente ou outras pessoas chefando um grupo de estudantes, esposas e maridos de estudantes, bem como os respectivos filhos menores de 18 anos; antigos estudantes, até 31 de Dezembro do ano em que completaram os respectivos cursos.

4.4 — Fretamentos para acontecimentos especiais

Este tipo refere-se a aeronave fretada para o transporte de um ou mais grupos para assistir ou participar num acontecimento especial de natureza religiosa, desportiva, cultural, social, profissional ou outra. A aeronave pode apenas ser operada para o país em que o acontecimento especial se verifica e a duração da estadia está estreitamente relacionada com a duração do acontecimento.

4.5 — Fretamento para migrações de trabalhadores

Em casos especiais de correntes migratórias de trabalhadores, poderão ser considerados fretamentos para o seu transporte. A aeronave pode unicamente ser operada para os locais em que os trabalhadores ficarão radicados.

4.6 — Fretamento exclusivamente para cargas

Os transitários e fretadores são autorizados a operar estes voos com partilha da capacidade da aeronave por um número de expedidores e de destinatários. É prática geral proibir o transporte misto de carga e passageiros num voo de fretamento.

5. Outros tipos

Entre os vários tipos de fretamento geralmente permitidos, é necessário salientar alguns aplicáveis às operações de fretamento. Incluem os designados fretamentos divididos, dando lugar ao direito de mais de uma entidade fretadora partilhar ou dividir a capacidade da aeronave fretada.

Normalmente a autorização destes fretamentos implica, para cada fretadora, um contrato de, pelo menos, 40 lugares, sendo o número de grupos limitado a 3.

Estes fretamentos divididos podem envolver os seguintes arranjos: co-mistura, inter-mistura ou fretamento misto.

A co-mistura designa o transporte de mais de um tipo de fretamento num voo de fretamento dividido, como por exemplo grupos de fretamento com reserva antecipada, fretamento para estudantes, etc.

A inter-mistura permite dividir grupos de fretamentos que tenham voado juntos na ida (de um trajecto) para regressarem, em datas diferentes, em aviões diferentes.

O fretamento misto envolve uma operação de fretamento cujo custo é suportado parcialmente pelo fretador e parcialmente pelos participantes, em oposição a um fretamento «prorata».

Finalmente, deve ser notado que em certos casos é considerado como fretamento, ou como uma série de fretamentos, o designado aluguer líquido, correspondente a uma aeronave alugada com tripulação.

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E COMUNICAÇÕES

Portaria n.º 11/80

de 11 de Fevereiro

Tornando-se necessário, nos termos do Decreto-Lei n.º 9/80, de 11 de Fevereiro, estabelecer o sistema e a tabela de taxas devidas pela assistência à navegação aérea em rota a cobrar após a entrada em funcionamento da Região de Informação de Voo Oceânica do Sal;

Nos termos da Decisão com Força de Lei n.º 1/75, de 5 de Julho de 1975, manda o Governo da República de Cabo Verde, pelo Ministro dos Transportes e Comunicações aprovar o seguinte:

Sistema e tabela de taxas de assistência à navegação aérea em rota a aplicar na Região de Informação de Voo Oceânica do Sal:

I — Generalidades

Artigo 1.º O sistema e a tabela objecto desta portaria aplicam-se às taxas devidas pela utilização dos serviços de apoio e assistência à navegação aérea em rota no interior da Região de Informação de Voo Oceânica do Sal.

Art. 2.º Estas taxas, designadas vulgarmente por taxas de rota, são devidas quaisquer que sejam as condições em que os voos sejam realizados (VFR ou IFR) e quaisquer que sejam os pontos de partida ou de destino.

Art. 3.º As taxas são determinadas em função do peso máximo das aeronaves à decolagem e da distância total percorrida, sendo recebidas dum só vez por cada voo, ou voos complementares da mesma linha, qualquer que seja o número de escalas dentro da Região da Informação de Voo Oceânica do Sal.

Art. 4.º O processamento das informações do tráfego e a cobrança das taxas de rota são efectuados pelo Aeroporto Internacional «Amílcar Cabral», que, para o efeito, poderá recorrer total ou parcialmente à colaboração dum agência especializada.

Art. 5.º A cobrança de taxas de rota será efectuada através do envio de facturas mensais aos respectivos utentes.

II — Determinação das taxas

Art. 6.º As aeronaves de peso máximo à decolagem inferior a 4 toneladas será aplicada, por cada voo, a taxa fixa de \$15 dólares US.

Art. 7.º As aeronaves de peso máximo à decolagem ou superior a 4 toneladas e inferior a 14 toneladas será aplicada, por cada voo, a taxa de \$47 dólares US.

Art. 8.º As aeronaves de peso máximo à decolagem superior a 14 toneladas serão aplicadas, por cada voo, taxas determinadas pelo produto de um coeficiente de voo por uma taxa unitária de \$25 dólares US.

Art. 9.º As taxas fixas e os coeficientes de voo, a determinar em função de peso máximo das aeronaves à decolagem e das distâncias totais percorridas no espaço aéreo da Região de Informação de Voo Oceânica do Sal, são os constantes da seguinte tabela:

Peso das aeronaves (Toneladas)	Distâncias (km)	
	0/750	750/2 000
Menos de 4	Taxa fixa de U.S. \$15	
4-14	Taxa fixa de U.S. \$47	
14-20	1.0	5
20-40	1.2	6
40-80	1.4	7
80-160	1.6	8
160-320	1.8	9
Mais de 320	2.0	100

Art. 10.º A tabela de taxas acima referida será reajustada periodicamente.

III — Isenções

Art. 11.º São isentas do pagamento de taxas de rota:

1. As aeronaves cabo-verdeanas, em voos internos;
2. As aeronaves do Estado em serviço oficial;
3. As aeronaves utilizadas em serviço de busca e salvamento ou consideradas pelo Director-Geral da Aeronáutica Civil como fins humanitários ou científicos;
4. As aeronaves afectas a voos de ensaio aprovados pelo Director-Geral da Aeronáutica Civil.

IV — Aplicação das taxas

Art. 12.º A cobrança das taxas de rota será efectuada através de contas bancárias.

Art. 13.º O montante anual das taxas de rota cobradas será considerado no orçamento geral do Aeroporto Internacional «Amílcar Cabral».

Art. 14.º A data de início da cobrança das taxas de rota coincidirá com a estabelecida para a entrada em funcionamento da Região de Informação de Voo Oceânica do Sal.

Ministério dos Transportes e Comunicações, 31 de Janeiro de 1980. — O Ministro, *Herculano Vieira*.