



Instituto Superior de Ciências Jurídicas e Sociais

Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa



**Curso de Pós-Graduação em Direito Aéreo
Cabo Verde – 2012**

Regulação do Acesso ao Mercado do Transporte Aéreo em Cabo Verde

Emanuel Cláudio Hopffer Barreto de Sousa

Março 2013

Curso de Pós-Graduação em Direito Aéreo

Regulação do Acesso ao Mercado do Transporte Aéreo em Cabo Verde

Emanuel Cláudio Hopffer Barreto de Sousa

Março 2013

ÍNDICE

<u>Capítulos</u>	<u>Páginas</u>
1. INTRODUÇÃO	4
2. ENQUADRAMENTO REGULATÓRIO DO TRANSPORTE AÉREO EM CABO VERDE.....	5
2.1. Intervenção do Estado na Economia.....	5
2.2. Economia e Transporte Aéreo em Cabo Verde.....	8
2.3. Regulação do Transporte Aéreo.....	11
3. REGULAÇÃO DO ACESSO AO MERCADO DO TRANSPORTE AÉREO	14
3.1. Transporte Aéreo Interno: regulação nacional e os seus constrangimentos	15
3.2. Transporte Aéreo Internacional: regulação bilateral, multilateral e os seus constrangimentos.....	17
4. CONCLUSÃO	29
ANEXO 1.....	30
Bibliografia	31
Índice Legislativo.....	32

1. INTRODUÇÃO

O presente trabalho constitui o elemento de avaliação do 1º Curso de Pós-Graduação em Direito Aéreo, co-organizado pelo Instituto Superior de Ciências Jurídicas e Sociais, Cabo Verde e pela Faculdade de Direito da Universidade de Lisboa, Portugal.

A finalidade principal deste trabalho é apresentar, interpretar, discutir e analisar as condições de acesso ao mercado do transporte aéreo em Cabo Verde, tendo em consideração os seus aspectos regulatórios à luz da legislação nacional e dos acordos de serviços de transporte aéreo no quadro do direito internacional. Concentrar-se-á essencialmente na problemática do acesso das companhias aéreas ao mercado do transporte aéreo considerando as operações comerciais regulares de passageiros, carga e correio. As outras categorias de operações, designadamente as operações de carácter não comercial, bem como as comerciais não regulares (*charters*), não serão abordadas de forma detalhada fazendo-se apenas algumas referências.

O desenvolvimento, a complexidade e a dinâmica que o sector do transporte aéreo experimentou nos últimos anos em Cabo Verde, exigiram na mesma dimensão a adequação e a criação de nova legislação aplicável ao sector, e ao mesmo tempo o estabelecimento de instituições autónomas que assegurassem a aplicação das novas normas e a continuidade do desenvolvimento harmonioso, económico e seguro da aviação civil.

Este estudo pretende, de uma forma mais abrangente, analisar a intervenção do Estado no desenvolvimento do transporte aéreo, através da regulação do acesso ao mercado. O sector dos transportes aéreos, conjuntamente com o turismo, representa uma fatia importante da economia de Cabo Verde. Ainda que não represente por si só um peso considerável na economia nacional, o seu efeito multiplicador é transcendente devido aos serviços correlacionados.

Assumindo que em Cabo Verde a indústria do transporte aéreo foi durante décadas caracterizada como um mercado com tendências monopolista e/ou oligopolista, em que apenas poucos operadores aéreos tiveram o acesso às operações, foi preciso então regulá-la. Essa regulação traduzida em liberalização teve de incidir em pontos considerados essenciais e indispensáveis para o desenvolvimento controlado do sector. Nesta perspectiva, a regulação

do acesso ao mercado é um ponto crucial, considerando que se trata da componente mais importante da regulação do transporte aéreo, em virtude do impacto que provoca nas operações internas e internacionais.

Este ensaio fará o enquadramento regulatório do transporte aéreo, considerando a intervenção do Estado como regulador do acesso aos mercados interno e internacional.

2. ENQUADRAMENTO REGULATÓRIO DO TRANSPORTE AÉREO EM CABO VERDE

2.1. Intervenção do Estado na Economia

As sociedades industriais modernas têm actualmente como uma das suas características principais o liberalismo¹ económico. Houve todo um processo histórico que conduziu à esta conjuntura. Desde a Revolução Americana o Estado passou a exercer um controlo cada vez menor sobre as relações económicas nas sociedades. Apareceram então os mercados livres ou ao que por vezes se designa de “livre empresa” ou “capitalismo concorrencial” e a doutrina que sustenta que o Estado deve intervir o menos possível nos assuntos económicos.² A teoria da *mão invisível* de Adam Smith³ explica por que o mecanismo do mercado é tão ordenado sem a intervenção governamental, criando mercados de concorrência perfeita. Contudo, este princípio aplica-se apenas em economias aonde os mercados são perfeitamente concorrenciais, ou seja, em que nenhum consumidor ou empresa seja suficientemente forte para afectar as condições de equilíbrio do mercado.

Mais tarde, verificou-se que afinal os mercados têm falhas que levam ao funcionamento e resultados deficientes dos mesmos. Os mercados falham na afectação eficiente dos recursos devido às externalidades e à concorrência imperfeita. Aqui nasce a necessidade de regulação. No moderno Estado industrializado é necessária uma regulação das relações económicas e sociais, porque a auto-regulação dessas relações como esperada pelo liberalismo não funciona de forma justa e equilibrada. Na sociedade abandonada a si própria, proliferam-se grandes desequilíbrios económicos em virtude da formação de grupos de interesses, cartéis e outras formas de concorrência ruínosa. A história registou alguns momentos que demonstraram esse

¹ O liberalismo é uma corrente de pensamento filosófico, económico, social e de acção política, que promove as liberdades civis e limita ao máximo o poder coercivo dos Governos sobre os cidadãos.

² P. Samuelson/W. D. Nordhaus, *Economia*, 14ª ed., 1993, p.41.

³ Adam Smith, *A Nova Riqueza das Nações*, 1776, citado por P. Samuelson/W.D. Nordhaus em *Economia*.

facto, e a crise económica mundial iniciada com a grande depressão de 1929, demonstrou drasticamente a incapacidade da economia para a auto-regulação conjuntural.

Como consequência do risco do funcionamento deficiente da sociedade e das condições económicas, exigiu-se o papel regulador do Estado, para reagir contra as concentrações e impedir abusos de posições de poder, garantindo assim uma harmonização dos interesses em conflito⁴. Contudo, a função do Estado regulador também é extensiva à tomada de medidas de prevenção de comportamentos *anti-mercados* e à sua participação no mercado, através de providências estatais quando e sempre que necessárias, como sejam a prestação de serviços públicos vitais ou básicos (água, energia, transportes públicos). É o chamado “Estado social” que impõe ao “Estado industrializado”, também, o dever de fomentar a urbanização, providenciar a educação, criar condições de saúde⁵, etc.

De uma forma geral, podemos destacar as três principais funções económicas do Estado, e que no entender de Samuelson e Nordhaus “ (...) são a promoção da eficiência, da equidade e o estímulo do crescimento macroeconómico e da estabilidade”⁶. Num sentido mais restrito acrescentaríamos o fornecimento, quer por via própria quer por via de concessão, dos serviços públicos, a defesa do ambiente e dos consumidores, a garantia da concorrência, e a regulação do acesso à actividade económica.

O tema deste trabalho é a regulação económica do transporte aéreo como um aspecto da relação entre o Estado e a economia, ou seja até que ponto a regulação do acesso ao mercado do transporte aéreo, através de legislação relativa ao direito aéreo, actua sobre o desenvolvimento económico. A regulação económica significa o estabelecimento de normas legais que visam equilibrar as relações entre os diferentes operadores e entre estes e os consumidores, buscando em última instância o bem-estar e a satisfação dos interesses públicos. As bases internas para essa regulação encontram-se essencialmente assentes na

⁴ ZIPPELIUS, R. *Teoria Geral do Estado*, 3ª ed., 1994, p. 463.

⁵ Id., *Ibidem*, p. 464.

⁶ P. Samuelson/W. D. Nordhaus, obra citada, p. 48.

Constituição da República⁷, no Código Aeronáutico⁸ e nos Estatutos da Agência de Aviação Civil (AAC)⁹.

Os princípios da organização económica da sociedade estão assentes na Constituição da República, sendo o Estado o garante das condições de realização da democracia económica, assegurando a igualdade de condições de estabelecimento, da actividade e concorrência dos agentes económicos e da regulação do mercado e da actividade económica¹⁰.

O Código Aeronáutico estabelece que os princípios da política aérea-comercial na regulação do transporte aéreo devem permitir um desenvolvimento adequado do sistema de serviços de transporte aéreo, com base na sã concorrência, num momento em que o País passa por um processo novo e complexo de liberalização legislativa e privatizações. Reforça que a possibilidade de negociações de direitos aéreo-comerciais (incluindo as chamadas liberdades do ar) podem ser concretizadas através de grupos de países ou bloco regionais, mediante tratados ou acordos multilaterais, de acordo com a situação aéreo-política do País¹¹.

Os Estatutos da AAC determinam que na área de regulação económica da aviação comercial, compete, também, à AAC regulamentar e contribuir para o desenvolvimento da actividade económica do sector; regular o acesso à actividade da aviação comercial e zelar pela manutenção de óptimas condições do mercado; proteger os direitos e interesses dos consumidores; assegurar a transparência e a concorrência¹².

Através destes instrumentos, o Estado intervém na organização económica da sociedade, visando sobretudo regulamentar e limitar a livre acção das entidades económicas, evitando as falhas ou o estabelecimento de poderes do mercado.

⁷ Publicada no Boletim Oficial – Suplemento, I Série – Número 43, de 23 de Novembro de 1999 e revista através da Lei Constitucional nº1/VII/2010 de 3 de Maio - Boletim Oficial nº17 – I Série, de 3 de Maio.

⁸ Aprovado pelo Decreto-Legislativo nº 1/2001, de 20 de Agosto e alterado pelo Decreto-Legislativo nº 4/2009, de 7 de Setembro – Boletim Oficial nº 35 - I Série, de 7 de Setembro.

⁹ Aprovado pelo Decreto-Lei nº 28/2004 de 12 de Julho e alterado pelo Decreto-Lei nº 31/2009, de 7 de Setembro – Boletim Oficial nº 35 - I Série, de 7 de Setembro. Por força da nova Lei-quadro sobre as Entidades Reguladoras Independentes nos sectores Económicos e Financeiros, aprovada pela Lei nº 14/VIII/2012, de 11 de Julho os Estatutos da AAC estão a ser revistos, devendo ser publicado em 2013.

¹⁰ Constituição da República de Cabo Verde, 2010, Artigo 91º.

¹¹ Código Aeronáutico de Cabo Verde, 2009, Preâmbulo.

¹² Estatutos da AAC, 2009. Artigo 10º.

2.2. *Economia e Transporte Aéreo em Cabo Verde*

“A política de transporte aéreo de Cabo Verde têm sido orientada no sentido de atingir um desenvolvimento harmonioso e seguro do sector, ao mesmo tempo buscando a promoção da participação dinâmica e competitiva dos operadores nacionais nos mercados regionais e internacionais.”

(M. Sousa, ex-Ministro de Estado das Infra-estruturas e Transportes, 35^a Assembleia Geral da OACI, 2004)

O transporte aéreo revela-se de uma importância primordial para a República de Cabo Verde se considerarmos a sua localização e configuração geográfica. Igualmente, deve ser realçado o papel dinâmico desse sector na integração do País na economia mundial e particularmente na sua sub-região, a costa ocidental Africana. É incontestável a contribuição e o efeito multiplicador que o transporte aéreo e as indústrias relacionadas têm fomentado para o desenvolvimento económico e social das sociedades. Este facto é ainda mais preponderante no caso de Cabo Verde, considerando a sua descontinuidade geográfica, relativa dependência externa e a existência de uma vasta comunidade imigrante na Europa, Américas e África.

Segundo o *Relatório Anual 2011* do Banco de Cabo Verde (BCV), em 2011, a economia global inverteu a trajectória de recuperação da crise financeira e económica de 2008. Neste contexto externo menos favorável, o ritmo de crescimento da economia Cabo-verdiana abrandou dos 5,6 estimados para 2010 para 5,1 por cento. Entretanto a economia nacional tem-se mostrado bastante resistente à crise financeira do maior parceiro do País - Zona Euro - suportando-se, sobretudo, na dinâmica de investimentos privados e públicos e, a nível dos sectores de actividade, no desempenho do turismo, da indústria e das pescas. A economia de Cabo Verde é virada para o sector dos Serviços, representado o comércio, transportes e serviços públicos mais de 70% do Produto Interno Bruto (PIB). Outro aspecto a destacar é a contribuição do turismo, sector com maior peso no transporte aéreo, com 21% no PIB em 2011 (17% em 2010) tendo os transportes aéreos contribuído com 8.7% em 2011 (11.7% em 2010) do PIB¹³.

¹³ Banco de Cabo Verde, Relatório Anual 2011. Praia 2012. p.50.

Desenvolvimentos recentes da economia Cabo-verdiana conduziram o País, em 2011, para a classificação de País de Desenvolvimento Médio (PDM), pelo Conselho Económico e Social das Nações Unidas (ECOSOC).

O crescimento do tráfego de passageiros a nível interno e as conexões internacionais influenciaram e favoreceram o desenvolvimento verificado no sector turístico. No caso de Cabo Verde, o turismo e o transporte aéreo estão inextricavelmente interligados e o desenvolvimento de um influencia o crescimento do outro. Nos últimos anos o sector do turismo experimentou um crescimento constante, apesar da crise internacional. O transporte aéreo internacional constitui um dos principais veículos do crescimento turístico em Cabo Verde. De acordo com os números publicados pelo BCV, o transporte aéreo tem tido um peso importante na Balança de Pagamentos, contribuindo anualmente com 10.856 (2009) 14.444 (2010) e 11.421 (2011) em milhões de escudos Cabo-verdianos¹⁴.

Actualmente, apenas duas companhias aéreas nacionais operam em Cabo Verde: a companhia Transportes Aéreos de Cabo Verde (TACV, SA), entidade pública fundada em 1958, e considerada como a operadora de rede, com rotas diversificadas e oferecendo serviços regulares para destinos domésticos e em África, Europa e Américas; e a *Cabo Verde Express*, fundada em 1999, sendo esta uma operadora *charter*, com operações em segmentos específicos (turísticos) do mercado doméstico. Entre 2008 e 2012 operou a Halcyon Air, empresa privada, nas rotas domésticas.

O **Quadro 1** apresenta a lista das companhias aéreas que operaram para Cabo Verde em 2012, em serviços de transporte aéreo regular e não regular, bem como as respectivas rotas.

A procura de transporte aéreo para e a partir de Cabo Verde está intrinsecamente associada ao turismo, férias, negócios e visita a familiares.

Os aeroportos e os serviços de navegação aérea são geridos pela entidade pública ASA, SA, *Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea S.A.*¹⁵. Além de prover os serviços de navegação aérea no espaço aéreo Cabo-verdiano, a empresa gere os sete aeroportos abertos ao tráfego, incluindo os quatro internacionais, o Aeroporto Internacional Amílcar Cabral, na Ilha

¹⁴ O Escudo Cabo-verdiano (CVE) tem paridade fixa com o Euro (1 € = 110.265 CVE).

¹⁵ O Decreto-Regulamentar nº 3/2001, de 4 de Junho aprova os estatutos da ASA, SA, sociedade anónima, em substituição da anteriormente designada ASA, EP, empresa pública.

do Sal, o Aeroporto Nelson Mandela, na Ilha de Santiago, o Aeroporto Cesária Évora em São vicente e o Aeroporto Aristides Pereira na Boa Vista.

Quadro 1 – Companhias Aéreas Comerciais - 2012

Companhias Aéreas	País	Rota
Operadoras Não Regulares		
Europe Airpost	França	Paris
Tui Fly Nordic	Suécia	Copenhaga; Helsínquia
Air Mediterranee	França	Paris
SATA Internacional	Portugal	Lisboa
Transavia	França	Paris
Hello AG	Suiça	Basel
Travel Service	Rep. Checa	Praga
Mistral Air	Itália	Bergamo
XL Airways	França	Paris, Marselha, Nice
Monarch Airlines ltd	Reino Unido	Londres
Finnair	Finlândia	Helsínquia
CV Express	Cabo Verde	Taxi aéreo doméstico
White Airways	Portugal	Lisboa
Operadoras Regulares		
Tuifly Germany	Alemanha	Colónia, Frankfurt, Munique, Hannover
Tui Netherlands-Arke fly	Holanda	Amesterdão
NEOS	Itália	Milão, Bolonha, Roma, Verona
Jetair Fly-Tui Belgium	Bélgica	Bruxelas
TAP	Portugal	Lisboa
TACV	Cabo Verde	Rotas Domésticas; Lisboa, Paris, Las Palmas, Madrid, Barcelona, Amesterdão, Roma, Bergamo, Dakar, Bissau, Fortaleza, Boston
Senegal Airlines	Senegal	Dakar, Bissau
TAAG	Angola	Luanda, São Tomé
Halcyon Air	Cabo Verde	Rotas domésticas
Thomson	Reino Unido	Manchester, Londres, Glasgow, Bermingham, Derby
Luxair	Luxemburgo	Luxemburgo
Thomas Cook	Reino Unido	Manchester
Binter Canarias	Espanha/Canária	Las Palmas

2.3 *Regulação do Transporte Aéreo*

A regulação do transporte aéreo traduz-se no controlo pela entidade estatal responsável pelo sector, de toda a actividade aero-comercial conduzida quer por entidades públicas quer privadas, nacionais ou estrangeiras, que actuam no território nacional e no espaço aéreo convencionado a Cabo Verde. Consequentemente, a regulação do transporte aéreo aplica-se não só aos operadores e aos serviços aéreos nacionais, mas também a operadores estrangeiros e aos serviços internacionais. Contudo, na regulação dos serviços aéreos internacionais devem-se ter em conta a legislação e os regulamentos internacionais aplicáveis que vinculam o Estado de Cabo Verde, particularmente os acordos aéreos bilaterais e multilaterais e as convenções internacionais.

Os objectivos da regulação do transporte aéreo têm base nas orientações da política económica do País¹⁶, da localização e das condições geográficas do território. No âmbito da política do Governo visando a internacionalização da economia Cabo-verdiana, o transporte aéreo é considerado um factor preponderante para o desenvolvimento do turismo e a existência dos quatro aeroportos internacionais vai permitir a criação de uma plataforma (*hub*) internacional de passageiros e carga, no âmbito do *cluster* aéreo em processo de implementação. De uma perspectiva mais geral pode-se afirmar que o principal objectivo da política de transporte aéreo é a fomentação do desenvolvimento da economia nacional, do comércio internacional e do turismo. Aqui entra o papel intervencionista do Estado, ou seja, as actividades económicas devem ser reguladas para que ao mesmo tempo sejam evitadas condutas e práticas desleais e permitir o funcionamento equilibrado e justo do mercado. Em Cabo Verde a regulação do transporte aéreo enquadra-se na regulação pública independente, sendo a AAC a entidade estatal que tem por objecto o “(...) *desempenho de actividades administrativas de regulação técnica e económica, supervisão e regulamentação do sector da aviação civil, sem prejuízo das funções adjacentes que lhe sejam confiadas pelos respectivos estatutos (...)*”¹⁷. A AAC é uma autoridade administrativa independente e autónoma e

¹⁶ O *Programa do Governo para a VIII Legislatura (2001-2016)* define o sector dos transportes aéreos como uma prioridade dada sua importância para uma economia dinâmica, competitiva e inovadora, p. 38. O mesmo documento cria o *cluster* aéreo, tendo em vista a transformação do País numa plataforma internacional de serviços, p. 10.

¹⁷ Artigo 2º do Decreto-Lei Nº 28/2004, de 12 de Julho, que cria a Agência de Aviação Civil, alterado pelo Decreto-Lei nº 31/2009 de 7 de Setembro.

substituiu o anterior Instituto da Aeronáutica Civil (IAC)¹⁸, com relativa independência e que por sua vez herdou a extinta Direcção Geral da Aeronáutica Civil (DGAC), sendo ambos anteriores estruturas administrativas dependentes do Ministro responsável pelo sector da aviação civil e do Ministério dos Transportes e Mar, respectivamente. Essas duas instituições não gozavam da independência instituída na AAC e que é uma das características essenciais das autoridades reguladoras independentes¹⁹. Outras características que diferem essas entidades são o objecto, a natureza administrativa, a neutralidade, e a imparcialidade²⁰.

A AAC é uma autoridade de regulação sectorial dos serviços relacionados com os transportes aéreos, quer na sua vertente técnica quer económica.

A organização da Aviação Civil Internacional (OACI) observa que no processo de regulamentação económica do transporte aéreo deverão ser consideradas algumas componentes principais: a jurídico-legislativa, a institucional, a emissão de licenças e autorizações, as autorizações *ad-hoc* e o princípio de reciprocidade e cortesia²¹.

A **componente legislativa** compreende a elaboração de leis e regulamentos de acordo com a política aérea-comercial do País. As leis têm um carácter mais permanente e político, estabelecendo políticas fundamentais e de base para o sector, enquanto que os regulamentos apresentam um carácter mais técnico e prático, permitindo adaptações pontuais em virtude da dinâmica do sector e das consequentes recomendações internacionais. Na prática, a componente legislativa é constituída por um conjunto de instrumentos legais que constituem o fundamento jurídico da estrutura institucional. A aplicação do Código Aeronáutico e dos Regulamentos Aeronáuticos de Cabo Verde (CV-CARs)²², a celebração de acordos aéreos bilaterais e multilaterais, as leis nacionais, tais como a lei do licenciamento de operadores aéreos, a adesão a convenções internacionais sobre a aviação civil, a aprovação de taxas aeronáuticas, são a demonstração prática desta componente.

¹⁸ O IAC foi criado através do Decreto-Lei n.º 41/2001, de 4 de Junho. O mesmo diploma extingue a DGAC.

¹⁹ Em Cabo Verde o regime jurídico das agências reguladoras, nos sectores económico e financeiro, foi aprovado pela Lei n.º 20/VI/2003, de 21 de Abril. Esta Lei foi revogada pela nova Lei-quadro sobre as Entidades Reguladoras Independentes nos sectores Económicos e Financeiros, aprovada pela Lei n.º 14/VIII/2012, de 11 de Julho.

²⁰ Vital Moreira e Fernanda Maças discorrem detalhadamente sobre essas características em “*Autoridades Reguladoras Independentes*”, Coimbra Editora, 2003.

²¹ Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), *Manual on the Regulation of International Air Transport, Second Edition - 2004. Chapter 1.*

²² Os CV-CARs são os regulamentos que constituem a base da regulamentação técnica-operacional da AAC.

A **componente institucional** está relacionada com as funções regulatórias que devem ser instituídas numa autoridade aeronáutica independente, e que incluem tanto a regulação de todos os aspectos técnicos e de segurança da aviação, como também as de índole económica (os aspectos comerciais das companhias aéreas, dos aeroportos e dos serviços de navegação aérea). As atribuições e competências da AAC estão enquadradas nas reformas económicas verificadas no seio da economia nacional, traduzidas na privatização de empresas públicas e na liberalização de mercados, como também no desenvolvimento recente dos transportes aéreos quer a nível nacional, como também internacional. A incorporação de tais poderes regulatórios numa entidade administrativa independente culminou, em termos institucionais, com a extinção do anterior IAC, que se revelou pouco eficiente na regulação do sector, e consequente criação da AAC²³, dotada de total autonomia e independência. Tal reforço institucional está também plasmado na Lei n.º 14/VIII/2012, de 11 de Julho²⁴ que insta no sentido do reforço da regulação.

A componente **emissão de licenças e autorizações** no quadro da regulação económica, implica a análise e as decisões das solicitações dos operadores aéreas nacionais, bem como as operadores aéreas estrangeiras, a fim de proporcionarem os serviços aéreos comerciais regulares e não regulares (incluindo as operações *charters*), com base nos acordos aéreos bilaterais ou multilaterais e demais legislação nacional aplicável. Convém aqui diferenciar licença de autorização, sendo a primeira atribuída a operadores nacionais e a segunda aos operadores aéreos estrangeiros.

As **autorizações *ad-hoc*** não são mais que as autorizações emitidas para operações específicas, que abarcam os sobrevoos, escalas técnicas, escalas comerciais pontuais para pequena série de voos²⁵, trabalho aéreo, táxi aéreo, voos de Estado, voo privados, etc.

O **princípio da cortesia** traduz-se na concessão de direitos ou benefícios por parte de um Estado a um operador estrangeiro sem esperar um trato semelhante da outra parte, enquanto que a **reciprocidade** representa a concessão de um direito ou benefício por um Estado a um operador de um outro Estado, sob a condição de que as companhias aéreas do primeiro

²³ O Instituto da Aeronáutica Civil foi extinto pelo Decreto-Lei n.º 28/2004 de 12 de Julho, que criou a Agência de Aviação Civil.

²⁴ Ver nota 19 acima.

²⁵ É o caso das operações da companhia *Inter Islands* em Cabo Verde, em 2000/2001.

obterão o mesmo tratamento. Normalmente estes dois princípios estão interligados e muitas vezes faz-se recurso aos mesmos em situações em que Estados em questão sejam partes de um acordo cuja validade tenha expirado. Esta situação verifica-se em Cabo Verde em relação aos voos entre França e Cabo Verde, em que não existindo um acordo bilateral²⁶ de serviços aéreos, ambos os Estados recorreram aos princípios de cortesia e reciprocidade, permitindo operações de serviços de transporte aéreo regular entre os seus territórios operadas por companhias aéreas dos respectivos Países.

3. REGULAÇÃO DO ACESSO AO MERCADO DO TRANSPORTE AÉREO

Nas últimas décadas, os transportes aéreos têm sofrido influências de notáveis mudanças a nível mundial como sejam os processos de liberalização, privatização, transnacionalização, regionalização e globalização. Estes processos, em resumo, se traduzem no desenvolvimento da livre concorrência, com retirada gradual e progressiva da extensa e ampla regulamentação, isto é, na flexibilização de regras, não no sentido de uma desregulamentação completa. A dicotomia *regulação-desregulação* suscita alguma confusão, na medida em que há uma tendência para a utilização do termo *desregulação* tanto para se referir à introdução de maior concorrência no mercado, ou seja a *liberalização*, como também para se referir à redução ou eliminação da interferência do Governo no mercado, ou seja *desregulação*²⁷. Na verdade, o que se verifica na maior parte dos casos, é a combinação da liberalização com a introdução de novos moldes regulatórios.

O acesso aos mercados de transporte aéreo caracteriza-se na obtenção dos direitos básicos (direitos de rota, direitos de exploração e direitos de tráfego) que as autoridades estatais competentes outorgam aos operadores.

A regulação do acesso ao mercado do transporte aéreo em Cabo Verde é assegurada pela regulação mono-sectorial do transporte aéreo. Trata-se de uma regulação técnica e económica, através dos instrumentos legais específicos destinados ao estabelecimento de regras de acesso ao mercado. A legislação nacional salvaguarda a regulação do acesso ao mercado interno através das disposições do Código Aeronáutico e do Decreto-Regulamentar n° 2/2005²⁸,

²⁶ As negociações para a conclusão de um acordo bilateral de serviços aéreos entre França e Cabo Verde decorrem desde 2008.

²⁷ Vogel, Steven K. (1996): "Freer Markets, More Rules". Ithaca NY, Cornell University Press, p. 3.

²⁸ Publicada no Boletim Oficial – I Série – Número 15, de 11 de Abril de 2005.

relativo à *Concessão e Manutenção de Licenças de Exploração às Transportadoras Aéreas*. Por outro lado, o acesso comercial ao mercado Cabo-verdiano pelas companhias aéreas estrangeiras deverá ser avaliada com base nos acordos aéreos bilaterais e multilaterais, assinados entre a República de Cabo Verde e o(s) Estado(s) em questão, e no Decreto-Lei n° 19/2004²⁹, que aprova o *Regulamento para a Autorização de Serviços de Transporte Aéreo Internacional Não Regular (charter)*.

3.1. Transporte Aéreo Interno: regulação nacional e os seus constrangimentos

O acesso ao mercado interno é regulado pelo Código Aeronáutico, que determina que “*A actividade aéreo-comercial estabelece-se na ordem interna, mediante licenças administrativas ou contratos de concessão de exploração dos serviços de transporte aéreo do Estado, mistos ou privados atribuídos pela autoridade aeronáutica ou contratualizadas pela entidade concedente, quando tal se mostrar do interesse geral*”³⁰. Os serviços a serem explorados deverão obedecer à utilização de rotas determinadas ou a regimes de serviço público e por períodos determinados. O explorador não terá o direito à exclusividade em determinadas rotas, a não ser se estipulado por legislação específica. O Governo, através da AAC, está a elaborar um estudo tendo em vista a aprovação de um diploma que estabelece as rotas e as condições para os serviços de transporte aéreo no quadro das Obrigações de Serviço Público (OSP).

Apenas as pessoas singulares e/ou colectivas, legalmente constituídas em Cabo Verde, são intituladas à exploração dos serviços aéreos internos. A par de outros requisitos legais exigidos, também constam: domicílio (em caso de pessoas singulares) e/ou localização da sede principal (em caso de pessoas colectivas) em Cabo Verde, demonstração de capacidade jurídica, técnica e económico-financeira para a exploração dos serviços solicitados. Os preceitos do Código Aeronáutico têm uma vocação política, remetendo para legislação especial o regulamento relativo a concessão e manutenção das licenças de exploração, que veio a ser estabelecido através do Decreto-Regulamentar n° 2/2005³¹. Contudo, este diploma tem por objectivo apenas “*(...)o estabelecimento das normas que regulam a concessão e manutenção de licenças de exploração às transportadoras aéreas*”, não estabelecendo, desta forma, propriamente as condições reais de acesso ao mercado, ou seja, por si só não confere

²⁹ Publicada no Boletim Oficial – I Série – Número 15, de 24 de Maio de 2004.

³⁰ Código Aeronáutico de Cabo Verde, 2009, Artigo 127° e seguintes tratam da aeronáutica comercial.

³¹ Já o Decreto-Lei n° 78/97, de 30 de Dezembro sobre o Regime de Licenciamento do Transporte Aéreo Regular Interno e Internacional, instituíu a abertura do mercado. No entanto, foi revogado pelo Código Aeronáutico.

quaisquer direitos de acesso a rotas ou mercado específicos³². A inovação deste regulamento é a abertura do sector a qualquer entidade pública ou privada, desde que reúna as condições exigidas na lei especial, resumidamente ter sede principal em Cabo Verde, estar jurídica, administrativa, técnica (possuir um Certificado de Operador Aéreo), financeira e economicamente capacitada para conduzir as operações de transporte aéreo. A validade da licença é de um ano, com possibilidade de sucessivas renovações a cada cinco anos.

Apesar da abertura do mercado estimulada pela lei do licenciamento, o mercado interno em Cabo Verde acaba por se caracterizar como um mercado de monopólio puro, tendo em conta que há apenas uma única operadora nacional (*TACV*) a explorar os serviços aéreo internos regulares de passageiros, carga e correio. Geralmente este tipo de monopólio não ocorre na economia real, excepto quando se tratar de actividades concessionadas, o que aconteceu com a *TACV*, por tratar-se de uma empresa do Estado, desde os primórdios das suas operações até a abertura do mercado. A política e tendências actuais são a eliminação dos monopólios e a criação da concorrência. Os constrangimentos provocados pela característica monopolista do mercado interno traduzem-se, no entendimento da teoria neoclássica, na maximização dos lucros do monopolista em detrimento do bem-estar geral. O comportamento do monopolista é qualificado como *abusivo*, sendo os serviços deficientes e a preços irrealistas. A política regulatória do transporte aéreo tem como objectivo corrigir essas distorções. A solução capital foi a abertura do mercado, em moldes facilitadores, permitindo a entrada do investimento externo no sector da aviação civil. Tal abertura acabou por demonstrar os seus efeitos no mercado interno, com a entrada nas rotas domésticas de uma companhia aérea de direito Cabo-verdiano e capital misto nacional e estrangeiro, a *Halcyon Air*, com sede na Ilha do Sal. Esta empresa operou no mercado doméstico Cabo-verdiano entre 2008 e 2012, suspendendo as operações devido a dificuldades financeiras. Apesar das operações da *Halcyon Air* traduzirem e demonstrarem a liberalização do mercado interno, a dimensão da companhia, utilizando apenas uma (e por vezes duas) aeronave, não foram suficientes para descaracterizar o aspecto monopolista do mercado nacional com o domínio da *TACV*, tendo então a *Halcyon Air* se retirado do mercado doméstico. Ainda, uma outra empresa de capital estrangeiro actua no mercado interno, operando apenas ligações *charter* – a *Cabo Verde Express Lda*. Devido à sua particularidade não regular, dedicando-se essencialmente às operações de fretamento e táxi aéreo, as suas operações tem vindo a reduzir paulatinamente desde a abertura dos aeroportos internacionais da Boa Vista e de São Vicente, principais destinos desta companhia aérea, que fazia essencialmente a ponte e o transporte dos turistas entre o Sal e a Boa Vista.

³² Decreto-Regulamentar nº 2/2005 Artigos 1º e 3º.

3.2. Transporte Aéreo Internacional: regulação bilateral, multilateral e os seus constrangimentos

A regulação do transporte aéreo internacional desenvolveu-se ao longo dos anos para acompanhar o desenvolvimento das actividades aéreas comerciais. Apesar de os serviços aéreos internacionais terem iniciado nos anos 20 do século XX, nessa altura existam poucos arranjos bilaterais devido ao reduzido volume de actividades de transporte aéreo internacional. Após a II Guerra Mundial (1939-45), período durante o qual a maioria das operações internacionais fora suspensa, iniciou-se um novo período da regulação do transporte aéreo internacional. A Conferência de Chicago realizada em 1944, da qual saiu a Convenção de Chicago³³, veio a estabelecer um marco e um quadro jurídico para a aviação civil internacional nas vertentes técnica, relacionada com a navegação aérea, e comercial, ou seja a regulação do transporte aéreo internacional. A representação prática dessa regulação internacional são os inúmeros acordos aéreos que vêm sendo celebrados entre os Estados contratantes da Convenção como consequência das prerrogativas estipuladas nos artigos 1º (soberania) e 6º (serviços aéreos regulares), permitindo o controlo total dos serviços aéreos sobre e para os seus respectivos territórios. Apenas através de uma permissão especial do Estado em causa é então possível a realização de serviços aéreos internacionais regulares para seu território. Tal permissão é obtida no âmbito da celebração de um acordo aéreo bilateral, que entre outros aspectos regula o acesso básico ao mercado, uma componente essencial da regulação do transporte aéreo internacional, uma vez que determina a natureza e os limites em que o mercado é aberto às transportadoras aéreas estrangeiras.

A regulação bilateral do acesso ao mercado do transporte aéreo, normalmente faz-se entre duas partes, em que ambas as partes podem ser constituídas por um único Estado (situação mais corrente) ou por um grupo de Estados (uma comunidade ou união de Estados). A regulação bilateral pode também ocorrer pela via de arranjos entre duas companhias aéreas de diferentes países, para determinar questões relacionadas com tarifas ou capacidade por exemplo³⁴.

³³ A Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, foi assinada em Chicago, nos Estados Unidos, a 7 de Dezembro de 1944 e entrou em vigor no plano internacional a 4 de Abril de 1947. Cabo Verde aderiu em 1976, mas a convenção só foi publicada através da Resolução nº 18/2003, de 18 de Agosto de 2003, Boletim Oficial nº 26 – I Série.

³⁴ *Manual on the Regulation of International Air Transport* (Doc 9626) – OACI, 2004.

O acordo aéreo bilateral é a principal componente legislativa da regulação bilateral e é parte do direito internacional. Trata-se do documento básico que os Estados utilizam para regular conjuntamente as suas relações em matéria de serviços aéreos internacionais regulares e de uma forma cada vez mais crescente, também os não regulares. Contudo, essa regulação também pode ser feita a coberto de outros documentos (um memorando de acordo, por exemplo).

As disposições dos acordos aéreos bilaterais geralmente incluem, para além de um preâmbulo e de um anexo, cláusulas relativas à:

- concessão de direitos;
- designação;
- autorização, revogação ou suspensão da autorização;
- capacidade e frequência;
- tarifas;
- condições de concorrência;
- segurança operacional e segurança da aviação;
- direitos comerciais;
- condições técnica-operacionais;
- aplicação de normas internacionais;
- direitos alfandegários e fiscais;
- consultas;
- revisão;
- entrada em vigor e vigência do acordo;
- anexos, entre outras cláusulas.

Tendo em conta que a Convenção de Chicago desenvolveu, essencialmente, princípios e regras da navegação aérea, sobre o pessoal, o equipamento, as infra-estruturas aeronáuticas e aeroportuárias, a circulação aérea, etc³⁵, os princípios e normas relativos à regulação do transporte aéreo internacional, incluindo questões do acesso ao mercado, foram estabelecidos durante a Conferência de Chicago de 1944, através de três instrumentos, o Acordo de Trânsito³⁶, o Acordo de Transporte³⁷ e o Modelo Uniforme de Chicago. O Acordo de Trânsito atribui as duas liberdades técnicas (Acordo das Duas Liberdades) e o Acordo de Transporte as

³⁵ Gualdino Rodrigues, *Aviação Civil Internacional, o Sistema Jurídico de Chicago*, TLPE -Angola, 2010, p. 168

³⁶ Entrou em vigor a 30 de Janeiro de 1945 e tem 129 Partes.

³⁷ Assinado por 22 Estados e ratificado por apenas 19, oito dos quais o denunciaram. Entrou em vigor a 8 de Fevereiro de 1945 e tem 11 Partes.

cinco liberdades, incluindo as liberdades comerciais (Acordo das Cinco Liberdades)³⁸, atribuindo assim de forma multilateral direitos de tráfego e o acesso aos mercados dos Estados que eles se vincularem. O terceiro instrumento consiste num modelo uniforme de acordo para auxiliar os Estados na celebração de acordos aéreos bilaterais³⁹. Entretanto, nenhum dos três instrumentos conseguiu impor-se, uma vez que, quando se trata de questões de interesse nacional e económico, o bilateralismo vem triunfando, ainda que nos dias de hoje a tendência é no sentido da celebração de acordos entre grandes blocos no quadro das organizações regionais e de entidades supranacionais.

Logo, a regulação multilateral, por seu lado, implica a relação entre três ou mais Estados no quadro de uma organização internacional, de uma convenção, ou de um tratado ou acordo multilateral. O aumento das comunidades económicas ou das uniões de Estados deu origem a novos moldes de negociações dos acordos de serviços aéreos em certas comunidades e com interesse em certos Estados e outras comunidades considerados parceiros importantes. Nesta linha a OACI sentiu a necessidade de determinar 10 padrões possíveis para auxiliar os Estados em encontrar o melhor modelo de negociação⁴⁰.

A regulação multilateral difere da nacional e da bilateral na medida em que pode incluir actividades distintas (recomendações e directivas técnicas, resoluções, decisões, etc.) relacionadas com o transporte aéreo que não apenas as questões económicas.

Relativamente à regulação multilateral, não pretendemos abordar as convenções internacionais, cingindo-nos apenas na abordagem aos acordos aéreos multilaterais a que Cabo Verde aderiu: *Decisão de Yamoussoukro relativa à Implementação acelerada da Declaração de Yamoussoukro relativa a uma Nova Política para a Aviação Civil em África*⁴¹ e o *Acordo de Banjul para a Aceleração da Implementação da Declaração de Yamoussoukro*⁴². O primeiro foi adoptado pelos Estados africanos e o segundo por um grupo de países da região oeste Africana, ambos visando a liberalização do mercado intra-África e o desenvolvimento da indústria de transporte aéreo a nível continental.

³⁸ Sobre direitos de tráfego e liberdades do ar, ver página 21 e o Anexo 1.

³⁹ Idem nota 35, p.180

⁴⁰ *Manual on the Regulation of International Air Transport* (Doc 9626) – OACI, 2004. *Chapter 2.4.*

⁴¹ A *Declaração de Yamoussoukro* foi adoptada a 7 de Outubro de 1988 e a *Decisão de Yamoussoukro* a 12 de Julho de 2000, entrando em vigor a 12 de Agosto de 2000.

⁴² O memorandun que cria o *Acordo de Banjul* foi assinado em 4 de Abril de 1997. Posteriormente, a 29 de Janeiro de 2004 foi assinado um instrumento legal e um Acordo Multilateral de Serviços Aéreos do Grupo de Banjul, por Cabo Verde, Gambia, Gana, Guiné, Libéria, Nigéria e Serra Leoa. Em 2012 iniciou-se o processo de revisão deste acordo multilateral bem como do instrumento legal que criou o Grupo do Acordo de Banjul.

Na análise da regulação levada a cabo no quadro dos acordos bilaterais e multilaterais assinados entre Cabo Verde e outros países, pretendemos discorrer apenas sobre os direitos essenciais, designadamente os direitos de rota, de exploração e de tráfego.

Até ao ano 2000, ano em que se verificou uma viragem histórica importante na regulação do transporte aéreo e no direito aéreo em Cabo Verde, com a publicação do Código Aeronáutico e a criação do Instituto da Aeronáutica Civil (2001), as cláusulas relacionadas com o acesso ao mercado eram essencialmente as vigentes na conjuntura internacional. A liberalização dava os primeiros passos. Os princípios e as regras vigentes ditavam, então, que apenas uma única companhia aérea podia designada por cada Parte para explorar os serviços aéreos entre os respectivos territórios.

Tal como acontece na ordem interna, também na ordem internacional o Código Aeronáutico atribui à AAC⁴³ a competência para determinar as regras de acesso ao mercado, com base em acordos ou tratados bilaterais ou multilaterais, devendo-se salvaguardar os seguintes princípios básicos: direitos para escalas não comerciais; múltipla designação; preferência para transportadoras aéreas das partes em negociação; equidade na distribuição da capacidade e dos direitos de tráfego; salvaguarda do interesse geral e do utente⁴⁴.

O Governo da República de Cabo Verde assinou o seu 39º acordo de serviços de transporte aéreos com a Singapura, a 24 de Setembro de 2012, um acordo que dá continuidade à política de liberalização e internacionalização do transporte aéreo.

A aplicação dos princípios da nova política aérea-comercial teve início em 2001, com a inclusão da cláusula da múltipla designação no acordo aéreo com a Alemanha. A partir de então, os **direitos de exploração**, que é um direito de acesso ao mercado expressa pelo número de operadores designados ou autorizados, têm sido negociados sob o regime de múltipla designação, nomeadamente nos acordos com a Espanha e Mauritânia (2002), Mali (2003), Estados Unidos, Angola, Brasil, Portugal, Gâmbia e Nigéria (2004), Reino Unido (2007), Macau, Luxemburgo e Guiné Equatorial (2010), União Europeia, Guiné Bissau e Reino do Qatar (2011), Emirados árabes Unidos, Singapura, Turquia e Países Baixos (2012). Tal regime permite não só atrair mais operadores de um mesmo País para Cabo Verde, bem como permite às companhias aéreas nacionais com certificação para operações internacionais operarem para um mesmo País, aumentando a concorrência, baixando os preços e melhorando

⁴³ Geralmente, a equipa de negociações dos acordos aéreos é constituída por representantes do Ministério das Relações Exteriores, da AAC e, em alguns casos, de companhias aéreas, aeroportos e do Ministério das Infra-estruturas e Economia Marítima.

⁴⁴ Código Aeronáutico, 2009, Artigos 128º e 157º.

assim o serviço. Os acordos com os países africanos têm base nos instrumentos multilaterais, a *Decisão de Yamoussoukro* (Mali e Angola) e o *Acordo Multilateral de Serviços Aéreos para o Grupo do Acordo de Banjul* (Gambia e Nigéria), permitindo a qualquer Estado membro a designação de qualquer companhia de um outro Estado-Membro, desde que cumpra com os requisitos de elegibilidade⁴⁵.

Em relação aos **direitos de rota**, que se caracterizam pelo acesso aos pontos indicados nos quadros de rotas⁴⁶, que geralmente constituem os Anexos aos acordos de serviços de transporte aéreo, a análise efectuada aos acordos negociados desde 2000 demonstra a determinação de um ou mais nos territórios dos Estados em negociação, para permitir o estabelecimento de diferentes pontos de rotas no território de um mesmo País. A abertura dos novos aeroportos internacionais na Praia (Ilha de Santiago), São Pedro (Ilha de São Vicente) e Rabil (Ilha da Boa Vista) às operações internacionais, possibilitou maiores poderes de negociação na determinação dos pontos de rota. Até então apenas o Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (Ilha do Sal) estava certificado para receber operações internacionais, sendo por isso o único ponto de rota em território Cabo-verdiano. Por outro lado, em todos os acordos bilaterais há a inclusão de pontos intermédios e pontos além, fora dos territórios dos Estados em negociação, permitindo assim uma maior flexibilização no movimento dos tráfegos, uma vez que a possibilidade de utilização da 5ª liberdade comercial fica assente. A situação mais vantajosa e liberal é o caso dos acordos com os países Africanos, que autorizam a livre indicação de qualquer ponto num Estado membro da *Decisão de Yamoussoukro*.

Os **direitos de tráfego** baseiam-se na determinação de pessoas e coisas que podem ser transportadas nos serviços acordados entre os pontos das rotas autorizadas. Consiste portanto, na especificação concreta do direito de transportar passageiros, carga e correio, em qualquer combinação ou em separado. Em sentido lato, têm o mesmo sentido que o acesso ao mercado propriamente dito. Tais direitos são designados *as liberdades do ar*⁴⁷ em relação ao tráfego. Existem cinco liberdades do ar. Contudo, na prática são consideradas oito (mais cabotagem)

⁴⁵ O Artigo 6.9 da *Decisão de Yamoussoukro* fixa os critérios de elegibilidade. Os mesmos critérios foram adoptados pelo grupo do *Acordo de Banjul* (Artigo III do Acordo Multilateral de Serviços Aéreos do Grupo do Acordo de Banjul).

⁴⁶ Os pontos de rota são as especificações geográficas das rotas, ou seja as cidades ou aeroportos para os quais podem ser prestados os serviços de transporte aéreo.

⁴⁷ Sobre a tipificação e as características das liberdades do ar ver *Manual on the Regulation of International Air Transport*, Organização de Aviação Civil Internacional (OACI), 2004, Cap. 4 e o Anexo 1.

devido à combinação das mesmas e às operações de cabotagem. Como atrás se referiu, as duas primeiras são de carácter operacional e têm suporte na *Convenção de Chicago*⁴⁸ e no *Acordo de Trânsito*⁴⁹, enquanto que as restantes são de carácter comercial, uma vez que implicam o transporte de passageiros, carga e correio. As 3ª, 4ª e 5ª liberdades comerciais têm por base o *Acordo de Transporte*⁵⁰.

Embora não faça parte do nem do *Acordo de Trânsito* nem do *Acordo de Transporte*, Cabo Verde aplica as disposições do primeiro nos acordos assinados. A 5ª liberdade é negociada conjuntamente e de acordo com o interesse nacional. A maioria dos acordos inclui as quatro primeiras liberdades, ou seja os direitos de sobrevoar (1ª liberdade), fazer escalas com fins não comerciais (2ª liberdade) e aterrar com o objectivo de desembarcar (3ª liberdade) e embarcar (4ª liberdade) passageiros, carga e correio provenientes ou com destino ao território de um Estado parte. Com excepção dos acordos com os Estados membros da *Decisão de Yamoussoukro*, em que as liberdades comerciais são determinadas conforme as cláusulas daquele instrumento, é remetida para o quadro de rotas a determinação de liberdades adicionais (geralmente 5ª, 6ª e 7ª liberdades), podendo estas serem determinadas directamente por ambas as autoridades aeronáuticas. Os acordos celebrados com os países Africanos com base na *Decisão de Yamoussoukro* e no *Acordo Multilateral de Serviços Aéreos para o Grupo do Acordo de Banjul* permitem os direitos da 5ª liberdade do ar no espaço *intra*-Africano. O direito a operações de cabotagem não é parte dos acordos aéreos na sua versão mais corrente. Muito raramente a cabotagem é negociada, por se tratar de um direito normalmente reservado a companhias aéreas nacionais, não só por possíveis questões de natureza económica, mas também por razões de segurança nacional e de obrigações de serviço público⁵¹. A própria *Convenção de Chicago* estabelece essa reserva e as condições de operações de cabotagem⁵². Por seu lado, a inclusão das operações de serviços de transporte aéreo não regulares *charter* tem sido facultativa na prática Cabo-verdiana, dependendo dos objectivos pretendidos em termos de relacionamento comercial com a outra Parte. É o caso do acordo aéreo com os Estados Unidos e com os Estados membros da *Decisão de Yamoussoukro*, em que estão também salvaguardados os serviços aéreos não regulares.

⁴⁸ *Convenção de Chicago*, Artigo 5º.

⁴⁹ *Acordo Relativo ao Trânsito de Serviços Aéreos Internacionais*, assinada em Chicago a 7 de Dezembro de 1944, Artigo 1 - Secção I.

⁵⁰ *Acordo Relativo ao Transporte Aéreo Internacional*, assinada em Chicago a 7 de Dezembro de 1944, Artigo 1 – Secção I.

⁵¹ Pablo Mendes de Leon, citado por Gualdino Rodrigues, p.176. Vide nota 36.

⁵² *Convenção de Chicago*, Artigo 7º.

O acordo de serviços aéreos com os Estados Unidos da América (2004), assinado há quase 10 anos, destaca-se por se caracterizar como o único acordo tipo *open skies*⁵³, permitindo abertura total e integral do mercado de transporte aéreo regular e não regular, entre os dois Estados, com livre determinação de rotas, liberdades do ar (excepto cabotagem), designação, frequências, capacidade e tarifas. Na sequência dessa abertura do mercado, a companhia aérea nacional TACV, SA vem usufruindo dos direitos concedidos por este acordo, mas não na sua totalidade, uma vez que opera apenas serviços de ponto a ponto, ou seja com voos Praia-Boston-Praia, quando o acordo abre portas a inúmeras formas de combinação de rotas com países terceiros. A coberto deste acordo e do acordo entre Portugal e Cabo Verde, a TAP Air Portugal e a United Airlines e a Continental Airlines (ambos dos Estados Unidos) operaram em regime de código compartilhado⁵⁴ na rota Estados Unidos-Portugal-Cabo Verde.

O **Quadro 2** contém de forma resumida as cláusulas de acesso ao mercado que Cabo Verde tem vindo a negociar na celebração dos acordos de serviços aéreos. Realça-se que os acordos celebrados com os Estados Africanos não constam da lista uma vez que se aplicam por prevalência legal as cláusulas da *Decisão de Yamoussoukro* e do *Acordo Multilateral de Serviços Aéreos para o Grupo do Acordo de Banjul*. Os seguintes países estão nesta situação: Angola, Burkina Faso, Gâmbia, Guiné-Bissau, Guiné, Guiné Equatorial, Mali, Mauritânia, Nigéria e Senegal. Aos restantes países Africanos, com os quais não vigora nenhum acordo de serviço aéreo, pode-se aplicar de forma automática a *Decisão de Yamoussoukro*, no que se refere ao acesso ao mercado. No entanto, a prática dos Estados traduz-se em recorrer aos acordos bilaterais, considerando que nem a *Decisão de Yamoussoukro* nem o *Acordo Multilateral de Serviços Aéreos para o Grupo do Acordo de Banjul* tratam de todos os aspectos das relações aéreas comerciais. Ao fim ao cabo estes instrumentos tratam de aspectos de liberalização do acesso ao mercado a nível continental e regional.

⁵³ Um acordo aéreo tipo “*open sky*” é um acordo bilateral ou multilateral em que é totalmente liberalizada o mercado de transporte aéreo internacional regular e não regular, de passageiros e carga, com a mínima intervenção do Governo.

⁵⁴ Os acordos de código compartilhado permitem a utilização do código de voo de uma companhia aérea e a consequente venda de serviço de transporte aéreo nos voos operados por uma outra companhia aérea. No exemplo referido, as companhias aéreas Norte-americanas utilizaram os voos da TAP para voar para Cabo Verde.

A um nível mais global, os processos de liberalização de acesso aos mercados de transporte aéreo tem conhecido um desenvolvimento exponencial, sendo inclusive reconhecido durante a *6ª Conferência Mundial de Transporte Aéreo* da OACI, realizada em Montreal entre 18 e 22 de Março de 2013, que a liberalização do acesso aos mercados do transporte aéreo proporciona benefícios ao desenvolvimento económico e social dos Estados e das comunidades. As recomendações desta Conferência são no sentido de que os Estados devem procurar atingir uma liberalização ainda maior, contando para isso também com o suporte da OACI na definição dos modelos a serem implementados e continuados. No entanto, por outro lado, não devem ser negligenciados os aspectos de sustentabilidade do sistema de transporte aéreo nem de segurança quer *Safety* (segurança de voo) quer *Security* (segurança da aviação civil internacional), embora seja reconhecida que cada Estado deverá adoptar a sua própria abordagem e ritmo⁵⁵.

Quadro 2

Acordos Aéreos Assinados por Cabo Verde - Cláusulas de acesso ao mercado (até Março de 2013)

<u>País</u>	<u>Direitos de Tráfego</u>	<u>Direitos de Exploração (Designação)</u>	<u>Direitos/Quadro de Rotas</u>
Alemanha (2001)	1ª, 2ª liberdades. 3ª e 4ª liberdades apenas em pontos especificados. 5ª liberdade apenas mediante acordo	Múltipla	Quaisquer pontos em ambos os países, pontos intermédios com possibilidade de 5ª liberdade
Brasil (2004)	1ª, 2ª liberdades. 3ª e 4ª e 5ª liberdade de acordo com quadro de rotas.	Múltipla	Quaisquer pontos em ambos os países, com possibilidade de 5ª e 6ª liberdades
Estados Unidos (2003)	1ª, 2ª, 3ª, 4ª e 5ª liberdades, para passageiros, carga, correio e incluindo voos não regulares <i>charter</i>	Múltipla	Quaisquer pontos em ambos os países, pontos intermédios, pontos além com 5ª, 6ª e 7ª liberdades
Emirados Árabes Unidos (2012)	1ª, 2ª, 3ª, 4ª liberdades. 5ª liberdade remetida para o quadro de rotas	Múltipla	Quaisquer pontos em ambos os países, pontos intermédios e possibilidade de 5ª liberdade.
Luxemburgo (2010)			
Rússia (1976)	1ª, 2ª, 3ª, 4ª e 5ª liberdades remetidas para o quadro de rotas	Única	Quaisquer pontos em ambos os países, pontos intermédios e até 5ª liberdade
Itália (1998)	1ª, 2ª liberdades. 3ª e 4ª liberdades apenas em pontos especificados. 5ª liberdade apenas mediante acordo	Única	Quaisquer pontos em ambos os países e possibilidade de 5ª liberdade.
Qatar (2011)	1ª, 2ª liberdades. 3ª e 4ª e 5ª liberdade de acordo com quadro de rotas.	Única	Quaisquer pontos em ambos os países e possibilidade de 5ª liberdade.

⁵⁵ ATConf/6, OACI, Draft Report DP/5, 20/03/13.

http://www.icao.int/Meetings/atconf6/Documents/Draft%20Reports/ATConf6-DP5_en.pdf

Países Baixos (2012) - novo Acordo	1ª, 2ª liberdades. 3ª e 4ª e 5ª liberdade de acordo com quadro de rotas	Múltipla	Quaisquer pontos em ambos os países, pontos intermédios e possibilidade de 5ª liberdade.
Macau (2010)	1ª, 2ª liberdades. 3ª e 4ª e 5ª liberdade de acordo com quadro de rotas	Múltipla	Quaisquer pontos em ambos os países, pontos intermédios e possibilidade de 5ª liberdade.
Singapura (2012)	1ª, 2ª liberdades. 3ª e 4ª e 5ª liberdade de acordo com quadro de rotas	Múltipla	Quaisquer pontos em ambos os países, pontos intermédios e possibilidade de 5ª liberdade.
Suiça (1997)	1ª, 2ª liberdades. 3ª e 4ª e 5ª liberdade de acordo com quadro de rotas	Única	Quaisquer pontos no País de origem, pontos intermédios, dois pontos na outra Parte e possibilidade de 5ª liberdade.
Reino Unido (2007)	1ª, 2ª liberdades. 3ª e 4ª liberdades apenas em pontos especificados. 5ª liberdade apenas mediante acordo	Múltipla	Quaisquer pontos em ambos os países, pontos intermédios e possibilidade de 5ª liberdade.
Espanha (2002)	1ª, 2ª liberdades. 3ª e 4ª liberdades apenas em pontos especificados. 5ª liberdade apenas mediante acordo	Múltipla	Quaisquer pontos em ambos os países, pontos intermédios e possibilidade de 5ª liberdade.
Bélgica (1998)	1ª, 2ª liberdades. 3ª e 4ª liberdades apenas em pontos especificados. 5ª liberdade apenas mediante acordo	Única	Quaisquer pontos em ambos os países, pontos intermédios e possibilidade de 5ª liberdade.
Portugal (2004)	1ª, 2ª liberdades. 3ª e 4ª liberdades apenas em pontos especificados. 5ª liberdade apenas mediante acordo	Múltipla	Quaisquer pontos em ambos os países, pontos intermédios e possibilidade de 5ª liberdade.
Roménia (1983)	1ª, 2ª liberdades. 3ª, 4ª e 5ª liberdades apenas em pontos especificados.	Única	Pontos em ambos os países, pontos intermédios e possibilidade de 5ª liberdade.
Cuba (1976)	1ª, 2ª liberdades. 3ª, 4ª e 5ª liberdades apenas em pontos especificados.	Múltipla	Pontos em ambos os países, pontos intermédios, pontos além com 5ª liberdade
Turquia (2012) (rubricado)	1ª, 2ª liberdades. 3ª, 4ª e 5ª liberdades apenas em pontos especificados.	Múltipla	Pontos em ambos os países, pontos intermédios, pontos além com 5ª liberdade
Decisão de Yamoussoukro (2000)/Grupo de Banjul(2004)	1ª, 2ª, 3ª, 4ª e 5ª liberdades intra-África	Múltipla	Quaisquer pontos nos Estados Africanos
União Europeia (2011)	Remete para os acordos bilaterais	Qualquer companhia estabelecida legalmente na União Europeia.	Remete para os acordos bilaterais

Na regulação do acesso ao mercado internacional têm-se verificado alguns constrangimentos, designadamente no que se refere à penetração no mercado europeu, devido à política comum europeia de transportes aéreos. Destacamos as dificuldades e a *recusa* que a autoridade aeronáutica teve nas consultas às autoridades Espanholas e Holandesas para obter direitos de

5ª liberdade para um operador nacional, sob a alegação de impedimentos da lei comunitária. Alguns outros estados europeus (Itália, Holanda e França a título de exemplo) utilizaram o mesmo argumento para adiar a pressão Cabo-verdiana no sentido da revisão de alguns acordos de serviços aéreos mais antigos por forma a incluir cláusulas mais liberais, não só relacionados com o acesso ao mercado como também com outros aspectos da regulação, designadamente propriedade das companhias aéreas, capacidade, tarifas, etc. Na sequência dos esforços que se seguiram por parte de Cabo Verde, através de consultas entre as autoridades aeronáuticas, a TACV, SA conseguiu operar com direitos de 5ª liberdade entre Las Palmas e Lisboa, excepcionalmente e a título de reciprocidade. O exposto neste parágrafo reforça um pouco o cunho um tanto ou quanto protecionista que ainda espreita em alguns mercados.

Em relação ao continente africano, o problema observado é a morosidade na implementação integral da *Decisão de Yamoussoukro*, a nível continental, devido a outros arranjos, alianças e interesses regionais, o que dificulta a liberalização do mercado intra-Africano. O principal obstáculo é a não conformidade dos acordos bilaterais existentes com o texto da *Decisão de Yamoussoukro*. A mesma requer que os bilaterais sejam harmonizados com o texto da *Decisão de Yamoussoukro*, relativamente a tudo em que sejam incompatíveis. As incompatibilidades mais vezes verificadas relacionam-se com a designação, direitos de tráfego e questões técnico-operacionais.

Um caso concreto que aqui apresentamos é o acordo entre Cabo Verde e Senegal, assinado em 1976, e que contempla em termos de direitos de exploração, a designação de uma única companhia. Tendo Senegal solicitado a designação de uma segunda companhia⁵⁶, Cabo Verde requereu a revisão ou celebração de um novo acordo que permita a designação múltipla e a adequação à *Decisão de Yamoussoukro*.

Cabo Verde tem sempre aceitado a designação de companhias africanas no quadro da *Decisão de Yamoussoukro*, mas é prática assente no continente alguns Estados refugiarem-se nos critérios de elegibilidade e questões de segurança de voo para limitarem a acesso de companhias estrangeiras aos seus mercados.

⁵⁶ Em 2001, o Senegal solicitou a designação de uma segunda companhia, a Senegal Air. Air Senegal Internacional é a companhia designada no âmbito do acordo de 1976, e operou entre Dakar e Praia até a sua declaração de falência em 2010. Desde 2011 a Senegal Airlines é a companhia designada no âmbito da *Decisão de Yamoussoukro*.

Em última análise, quer na regulação bilateral quer na multilateral é recomendável que se façam as adaptações necessárias aos acordos existentes e que brigam com as novas regras de transporte aéreo. Consequentemente, tanto em relação aos países europeus, em virtude da força da política comum e das normas comunitárias, como em relação aos países africanos, devido à prevalência da *Decisão de Yamoussoukro* sobre os acordos bilaterais, deve-se proceder à revisão, à adaptação dos acordos existentes ou à celebração de novos acordos aéreos, que se conformam com a nova conjuntura internacional.

Nesta linha, Cabo Verde encontra-se entre os poucos países a assinar um Acordo Horizontal com a União Europeia (UE)⁵⁷. Em suma, o acordo horizontal visa a harmonização dos acordos bilaterais celebrados entre os Estados-Membros da UE com o direito comunitário, mais especificamente as cláusulas de designação de companhias aéreas europeias. Até então, numa base bilateral os Estados-Membros apenas poderiam designar as suas companhias aéreas. Ora, esta designação vai contra o princípio e as normas do livre estabelecimento das empresas no território da comunidade, ao abrigo direito comunitário. Esta medida foi o resultado do acórdão do Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, de 5 de Novembro de 2002, que estabeleceu um novo ponto de partida para a política aérea comum. Foram recomendadas duas formas de harmonização com o direito comunitário: os Estados-Membros negociariam a nível bilateral ou atribuíam tal tarefa à Comissão através de um mandato para negociar com países terceiros. Nesta linha a Comissão definiu o modelo do acordo horizontal. Apesar das intenções mais além por parte de Cabo Verde, pretendendo assinar um acordo do tipo *open skies* com a UE, esta ainda não conseguiu o mandato para tal intento, mantendo as questões de liberalização (bem como outros aspectos) dos serviços aéreos entre a Europa e Cabo Verde reguladas pelos acordos bilaterais. O acordo horizontal permite que qualquer companhia aérea estabelecida na Europa de acordo com o Tratado que institui Comunidade Europeia⁵⁸, que seja controlada por um Estado-Membro e seja propriedade maioritária de nacionais e/ou dos Estados-Membros ou de alguns outros Estados europeus (Islândia, Liechtenstein, Noruega e Suíça) possa ser designada por qualquer Estado-Membro para operar para Cabo Verde. Da parte Cabo-verdiana a designação mantém-se de acordo com os acordos bilaterais. Isto permite a exploração de serviços aéreos internacionais entre Cabo Verde e Europa a um maior número de companhias aéreas e em mais rotas. Outras questões tratadas no acordo horizontal referem-se a questões de segurança, taxas sobre combustível e concorrência.

⁵⁷ Acordo entre a Comunidade Europeia e a República de Cabo Verde sobre certos aspectos dos Serviços Aéreos, assinado em Bruxelas a 23 de Março de 2011.

⁵⁸ Tratado de Roma, 1957. Foi objecto de várias alterações, sendo a última através do Tratado de Lisboa de 2007.

A nível do direito internacional público, deve-se realçar que os acordos de serviços de transporte aéreo são considerados tratados, sendo assim também fontes do direito aéreo internacional, e como tal devem ser celebrados à luz das regras da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados de 1969 (CVDT 1969)⁵⁹. Apesar do elevado número de acordos negociados por Cabo Verde, falta uma vertente legislativa importante que é a sua entrada em vigor de acordo com as normas constitucionais no tocante à expressão do consentimento (aprovação e ratificação). Deve ser realçado que a maioria dos acordos foram apenas rubricados ou assinados, ficando pendente as outras fases para sua conclusão definitiva, como sejam a publicação, ratificação, etc. Para colmatar esta situação, ultimamente tem-se recorrido a Memorandos de Entendimento (MOU) tendo em vista a aplicação dos termos de acordos de serviços aéreos internacionais, na pendência da sua entrada em vigor. Estes memoranduns ao fim ao cabo acabam por cobrir e representar actos e comportamentos que na prática constituem o direito costumeiro internacional. À luz do direito internacional, apenas após a sua entrada em vigor é que os acordos têm força legal passando a ser vinculativa às Partes⁶⁰. A não entrada em vigor dos acordos de serviços aéreos nos termos dos preceitos constitucionais implica a não obrigatoriedade, à luz do direito internacional, do cumprimento das suas cláusulas, embora um Estado não possa alegar o seu direito interno para *furtar-se* das suas obrigações no âmbito do direito internacional. Pelo que Cabo Verde deve zelar para cumprir todas as fases da conclusão dos acordos, inclusive para salvaguardar um princípio essencial da celebração de tratados, ou seja o princípio de que os tratados devem ser cumpridos de boa-fé (*pacta sunt servanda*)⁶¹, para permitir a estabilidade dos acordos e das relações internacionais. Por outro lado o não registo dos acordos de serviços aéreos junto da OACI e das Nações Unidas⁶², não permite a invocação dos direitos atribuídos através do acordo perante estas entidades.

⁵⁹ Embora Cabo Verde não seja Estado Parte da Convenção de Viena sobre o Direito dos Tratados, podem ser aplicadas as regras daquela Convenção pela via do direito costumeiro internacional.

⁶⁰ A CVDT 1969 estabelece as situações em que os alguns termos de um tratado podem obrigar as Partes antes da sua entrada em vigor (artigos 18, 24 e 25 da CVDT 1969).

⁶¹ CVDT 1969, Artigo 26.

⁶² Convenção de Chicago, 1944 - Artigo 81; Carta das Nações Unidas (1945), Artigo 102.

4. CONCLUSÃO

Ao longo deste trabalho observámos a intervenção do Estado no sector económico, através da regulação do acesso ao mercado do transporte aéreo em Cabo Verde e a sua importância para o desenvolvimento nacional. Ainda que a regulação do acesso ao mercado possa ser considerada um instrumento que, de uma certa forma limita a livre concorrência, a actual natureza monopolista do mercado interno Cabo-verdiano são circunstâncias que exigem a regulação para se disciplinar a concorrência. Isso é feito através da flexibilização das regras de acesso ao mercado, contudo com a intervenção da autoridade aeronáutica em situações onde há a necessidade de corrigir as falhas do mesmo. A existência de um número reduzido de operadores nos mercados exige a regulação pública, tendo em conta que nestas situações geralmente o mercado não se auto regula.

A indústria de transporte aéreo em Cabo Verde conheceu desenvolvimentos recentes e a regulamentação estabelecida ultimamente abriu o caminho a novas oportunidades para os operadores aéreos nacionais e estrangeiros. As perspectivas do mercado indicam uma tendência para o aumento da concorrência quer a nível interno quer a nível internacional, em virtude da política de liberalização *regulada* e do desenvolvimento do turismo.

A regulação do acesso ao mercado implica a adopção de medidas que visam favorecer o desenvolvimento do transporte aéreo e da economia através do comércio internacional e do turismo.

O mercado nacional ganhará uma nova característica com a entrada de mais operadores, como aconteceu durante o período em que uma segunda operadora regular comercial esteve a operar, dando lugar a uma certa concorrência. Mais intervenção será, então requerida à autoridade aeronáutica para evitar possível oligopólio, especialmente nas rotas internacionais.

O aumento das operações internacionais exigiu a regulação dessas operações com base nos acordos aéreos bilaterais e multilaterais e do regulamento para operações não regulares *charter*, permitindo a continuidade e a diversificação das ligações com o exterior.

A regulação económica do transporte aéreo será caracterizada pelo reforço da interacção entre a componente legislativa e institucional. À autoridade aeronáutica (AAC), de acordo com as atribuições que lhe foram instituídas por força da componente legislativa, se exigirá uma intervenção e presença permanentes na supervisão de toda a actividade aérea-comercial dos operadores nacionais e estrangeiros nos termos da legislação nacional e também à luz do direito internacional, em conjunto com as outras entidades estatais competentes. Por outro lado, considerando a sua vocação consultiva, deverá colaborar activamente com Governo na definição da política aérea-comercial do País.

ANEXO 1

Liberdades do Ar

Primeira Liberdade

Direito de sobrevoar sem aterrar o território de um outro País.

Segunda Liberdade

Direito de fazer aterragens por razões técnicas (ex. reabastecimento) num outro País, sem embarcar/desembarcar tráfego comercial.

Terceira Liberdade

Direito de transportar tráfego comercial do seu próprio País (A) com destino ao País (B) parte do acordo.

Quarta Liberdade

Direito de transportar tráfego comercial do País (B) com destino ao seu próprio País (A).

Quinta Liberdade

Direito de uma companhia aérea do País (A) de transportar tráfego comercial entre o País (B) e outros países (C) ou (D) nos serviços que iniciem ou terminem no seu próprio País (A). (Este direito só pode ser usufruído se (C) e (D) também acordarem).

Direitos suplementares

Sexta Liberdade

A combinação por uma companhia aérea do País (A) dos direitos de terceira e quarta liberdade para transportar tráfego comercial entre dois outros países via o seu próprio País (A).

Sétima Liberdade

Direito de uma companhia aérea de transportar tráfego comercial entre pontos em dois países, nos serviços que ela opera exclusivamente fora do seu próprio País.

Oitava Liberdade e Cabotagem

Direito de uma companhia aérea de embarcar/desembarcar passageiros e carga entre dois pontos domésticos num outro País, nos serviços que se iniciem no seu próprio País.

Bibliografia

- **AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL (2012)**, *Código Aeronáutico de Cabo Verde*, 2ª Edição, Praia.
- ALADA (2011), *ALADA en Córdoba, XXXV Jornadas Latino Americana de Derecho Aeronautico y Espacial*, UBP/Advocatus:Argentina
- **ASSEMBLEIA NACIONAL, (2000)**, *Constituição da República de Cabo Verde, Revisão 1999*, Praia: Assembleia Nacional.
- **BANCO DE CABO VERDE (BCV), (2011)**, *Relatório Ano 2011*, Praia: BCV.
- **DOGANIS, R. (2002)**, *Flying Off Course*, 3rd Edition, Londres: Routledge.
- **DOGANIS, R. (2007)**, *The airline Business*, 2nd Edition, Londres: Routledge.
- **ESPADA, J. C., PLATTNER, M. F. e WOLFSON, A. (2001)**, *Liberalismo: O Antigo e o Novo*, Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais.
- **GONÇALVES PEREIRA, A. e QUADROS, F. (1995)**, *Manuel do Direito Internacional Público*, 3ª Edição. Coimbra: Almedina.
- **GOUVEIA, R. (2001)**, *Os Serviços de Interesse Geral em Portugal*, CEDIPRE, Direito Público e Regulação 2, Coimbra: Coimbra Editora.
- **GOVERNO DE CABO VERDE, (2011)**, *Programa do Governo para a VIII Legislatura, 2011-2016*, Praia.
- **HOPFFER ALMADA, DAVID. (2010)**, *Cabo verde – A Revisão Constitucional de 2010 e o Advento da Nova República*. Praia: IBNL
- **MOREIRA, V. (1997)**, *Auto-Regulação Profissional e Administração Pública*, Coimbra: Almedina.
- **MOREIRA, V. e MAÇÃS, F. (2003)**, *Autoridades Reguladoras Independentes, Estudo e Projecto de Lei-Quadro*, CEDIPRE, Direito Público e Regulação 4, Coimbra: Coimbra Editora.
- **MOURA VICENTE, DÁRIO**, *Estudos de Direito Aéreo*, Coimbra: Coimbra Editora, 2012
- **ORGANIZAÇÃO DE AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL (OACI), DOC. 9626 (2004)**, *Manual on the Regulation of International Air Transport*, Second Edition. Montrea.
- **RODRIGUES, G. (2003)**, *As Fontes Internacionais do Direito Aéreo, A Situação da Legislação sobre a Aviação Civil em Portugal*, Lisboa: Dislivro.
- **RODRIGUES, G. (2010)**, *Aviação Civil Internacional – O Sistema de Jurídico de Chicago*. Luanda: TLPE.
- **SAMUELSON, P. e NORDHAUS, W. D. (1993)**, *Economia*, 14ª Edição, Nova Iorque: McGraw-Hill.
- **SHAW, MALCOM N. SHAW**, *International Law*, 6th Edition, Cambridge University Press: Cambridge.
- **VOGEL, S. K. (1996)**, *Freer Markets, More Rules*, Ithaca Nova Iorque: Cornell University Press.
- **ZIPPELIUS, R. (1994)**, *Teoria Geral do Estado*, 3ª Edição, Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

Índice Legislativo

- **Decreto-lei nº. 3/2007**, de 5 de Fevereiro – Define os termos e as condições gerais de execução do contrato de gestão da Empresa de Transportes Aéreos de Cabo Verde – TACV, SA – BO nº 6.

- **Decreto-Lei nº. 37/2006**, de 3 de Julho – Aprova o Regulamento relativo à Entrada, o Sobrevoo e a Saída do Território Nacional de Aeronaves Estrangeiras – BO nº 19.

- **Decreto Regulamentar nº. 2/2005**, de 11 de Abril – Aprova o Regulamento relativo à Concessão e Manutenção de Licença de Exploração às Transportadoras Aéreas – BO nº 15;

- **Decreto-Lei nº. 28/2004**, de 12 de Julho – Cria a Agência de Aviação Civil, (AAC) e aprova os respectivos Estatutos – BO nº 20, alterado pelo Decreto-Lei nº 31/2009 de 7 de Setembro

- **Decreto-Lei nº. 19/2004**, de 24 de Maio – Aprova o Regulamento para Autorização de Serviços de Transporte Aéreo Internacional Não Regular (Charter) – BO nº 15.

- **Resolução nº. 18/2003**, de 18 de Agosto – Publica a Convenção de Aviação Civil Internacional, assinado em Chicago a 7 de Dezembro de 1944 – BO nº 26.

- **Decreto-Lei nº. 30/2002**, de 19 de Dezembro – Que estabelece as condições de privatização estratégica de 51% do capital social dos TACV – SA – BO nº 36 suplemento.

- **Decreto-Legislativo nº. 1/2001**, de 20 de Agosto – Aprova o Código Aeronáutico de Cabo Verde – BO nº 26 Suplemento, alterado pelo Decreto-Legislativo nº 4/2009, de 7 de Setembro – Boletim Oficial nº 35 - I Série, de 7 de Setembro

- **Decreto Regulamentar nº. 3/2001**, de 4 de Junho – Aprova os Estatutos da ASA, S.A – BO nº 16.

- **Decreto-Lei nº. 41/2001**, de 4 de Junho, Extingue a Direcção-Geral da Aeronáutica Civil (DGAC) e cria o Instituto da Aeronáutica Civil – BO nº 16.

- **Decreto Regulamentar nº. 2/2001**, de 4 de Junho – Aprova os Estatutos do Instituto da Aeronáutica Civil, (IAC) – BO nº 16.

- **Decreto-Lei nº. 78/97**, de 30 de Dezembro – Institui o Regime de Licenciamento do Transporte Aéreo Regular Interno e Internacional – BO nº 50.32

- Decisão de Yamoussoukro relativa à Implementação acelerada da Declaração de Yamoussoukro. Yamoussoukro, 1999.

- Declaração de Yamoussoukro relativa a uma Nova Política para a Aviação Civil em Africa. Yamoussoukro,

- Acordo Relativo ao Trânsito de Serviços Aéreos Internacionais. Chicago, 1944.

- Acordo Relativo ao Transporte Aéreo Internacional. Chicago, 1944.