

**A AVIAÇÃO CIVIL EM CABO VERDE, A SUA EVOLUÇÃO HISTÓRICA RUMO A UMA POLÍTICA DE  
LIBERALIZAÇÃO DO ESPAÇO AÉREO**

**JOÃO MANUEL DE MORAIS LIMA CHANTRE**

**A AVIAÇÃO CIVIL EM CABO VERDE, A SUA EVOLUÇÃO HISTÓRICA RUMO A UMA  
POLÍTICA DE LIBERALIZAÇÃO DO ESPAÇO AÉREO**

Projecto de pesquisa apresentado ao curso de  
Pós-graduação de Direito Aéreo – Instituto  
Superior de Ciências Jurídicas e Social /  
Faculdade de Direito de Lisboa – como requisito  
parcial para conclusão do curso

**Praia – Cabo Verde**

**2013**

**A AVIAÇÃO CIVIL EM CABO VERDE, A SUA  
EVOLUÇÃO HISTÓRICA RUMO A UMA POLÍTICA  
DE LIBERALIZAÇÃO DO ESPAÇO AÉREO**

## Agradecimento

Este trabalho de fim do curso de Pós Graduação em Direito Aéreo não seria possível se não fosse os excelentes manuais do Direito Aéreo adquiridos em Portugal e pelos encontros e esclarecimentos junto de grandes especialistas das diferentes áreas da aviação civil em Cabo Verde, que de entre eles destaca:

1. O Dr. Vasco Vieira, coordenador do Gabinete Jurídico da AAC que tive o prazer de conversar muito sobre o tema, facultou-me alguns documentos importantes e tive o prazer de ler dois artigos muito esclarecedores da sua autoria, publicados no semanário, A semana.
2. O Dr. Américo Medina, Administrador da ASA que facultou muita documentação de conferências e revistas internacional sobre o *Open Sky*
3. O Eng.º Sabino Galvão, a desempenhar funções de técnico Assessor no ACC, mas com uma vasta experiência em aeroportos, que disponibilizou-me alguma documentação sobre a gestão dos aeroportos e explicou-me detalhadamente o funcionamento dos aeroportos em Cabo Verde
4. Finalmente, uma menção ao Dr. Armindo Sousa, ex-Administrador Comercial da TACV, um colega de longa data com quem tem aprendido muito e partilhado muito, durante toda a minha carreira na TACV. É sempre um prazer conversar com ele, pois sempre há uma dose de aviação no meio da conversa. Passaram já 16 anos, de contactos intensos e admiração mútua.
5. Dr. Hercules Cruz, Director Geral dos Assuntos Jurídicos da MIREX, Ministério das Relações Exteriores de Cabo Verde pela documentação e aconselhamento.
6. Ao Eng.º Antão Chantre, pelo apoio técnico prestado e muito debate sobre o papel das TICs na Aviação Civil, presente e futuro.
7. A Dra. Marízia Lopes, apreciada ajuda como crítica e re-writer
8. A minha mãe, Maria Teresa Lima Chantre & a minha Tia Adélia de Oliveira Lima, pessoas que sempre estão ao meu lado a dar o suporte necessário
9. Finalmente, B&B, os meus filhos, os sino-caboverdianos que adoram este tema por paixão e por natureza...

## Resumo

Este trabalho pretende mostrar a evolução histórica da aviação civil em Cabo Verde, os benefícios socio-económicos de uma política de liberalização dos transportes aéreos com os Estados Unidos, com o continente Africano e esperemos que brevemente seja rubricado um acordo de *Opens Skies* com a União Europeia.

Aponta o valor do Turismo e o papel dos transportes aéreos na inserção de Cabo Verde na economia mundial.

Trata-se de um trabalho de fim do Curso de Pós-Graduação em Direito Aéreo, no ISCJS e que defende que uma das vias para que o país atinja os objectivos do século XXI, seja pela via de uma política de *Open Skyes* no ramo dos transportes aéreos.

Sobe o ponto de vista do Direito Aéreo, o trabalho mostra que uma das características principais do transporte aéreo é a padronização/harmonização das normas técnicas e económicas.

No que concerne ao ambiente regulatório, o transporte aéreo encontra-se dividido em três níveis: nacional, bilateral, multilateral. A nível nacional, a autoridade de aviação civil nacional de Cabo Verde (AAC) é a responsável pela regulação do acesso básico ao mercado interno por companhias aéreas internacionais. No que tange a regulação bilateral não existe uma autoridade reguladora específica. Assim sendo, a regulação bilateral é remetida aos costumes. Na regulação multilateral destacam-se o papel da OACI (Organização de Aviação Civil Internacional) e a IATA (*Internacional Air Transport Association*). Sobre a regulação económica, a OACI estipulou dez princípios, tendo como o acesso básico aos mercados, através das liberdades do ar, tráfego e exploração, como base para determinar o nível da competição internacional. Apesar da tendência de liberalização total dos acessos básicos aos mercados internacionais, cada Estado será soberano para determinar o nível de competição internacional que deseja no seu território.

Palavras-chave: Direito aéreo, *Open Skyes*, Turismo, transporte aéreo, Cabo Verde, IATA

# Índice

Agradecimento .....	3
Resumo .....	4
Introdução .....	6
1. O Turismo e o Direito Aéreo Económico .....	7
2. O Enquadramento histórico dos Transportes Aéreos em Cabo Verde.....	8
3. O Enquadramento histórico da Autoridade da Aeronáutica em Cabo Verde.....	9
4. O ambiente regulador: um dos pilares do sucesso da Aviação Civil em Cabo Verde. ....	10
a. Os acordos Bilaterais .....	13
b. Os Acordos multilaterais .....	14
c. Os Acordos de Open Skyes - O Futuro.....	15
5. As Infraestruturas Aeroportuárias em Cabo Verde, situação actual e perspectivas futuras .....	17
6. A Navegação aérea .....	19
7. Aeroporto Internacional Amílcar Cabral: Uma estratégia de <i>HUB &amp; SPOKE</i> .....	21
Conclusão .....	24
Bibliografia: .....	25

## **Introdução**

A Convenção Internacional de Aviação Civil (Convenção de Chicago de 1944) é sem dúvida o marco da aviação comercial mundial, pois, é essa Convenção que determinou a padronização das regras técnicas e económicas do transporte aéreo internacional com o objectivo de buscar a paz e a cooperação entre as nações. Assim sendo, a padronização só seria possível se houvesse um órgão mundial para determinar e regular a indústria do transporte aéreo.

Nesse sentido, a Convenção de Chicago dispôs sobre a criação da OACI (Organização Internacional de Aviação Civil). A OACI funciona como uma espécie de agência reguladora do transporte aéreo mundial ao ditar as regras tanto no âmbito técnico quanto no âmbito económico através dos dezoito anexos da Convenção de Chicago e das normas e práticas recomendadas (*Standards and Recommended Practices – SARPs*) de aplicação uniforme para todos os países signatários da Convenção.

Por sua vez, os Estados, representados pelos órgãos reguladores nacionais, são responsáveis pela adaptação das normas mínimas da OACI para a realidade do mercado nacional. Assim, os Estados são livres para determinarem o nível de acesso aos seus mercados por transportadores aéreos internacionais (ref. Aviação Civil Internacional, O sistema Jurídico de Chicago-Gualdino Rodriguês).

## **1. O Turismo e o Direito Aéreo Económico**

O desenvolvimento dos transportes aéreos a partir da Segunda Guerra Mundial permitiu a circulação em massa das pessoas o que despoletou uma das maiores indústrias do mundo, o Turismo. De acordo com o WTTC (World Travel & Tourism Council, Economic Impact 2012), a indústria do Turismo foi responsável por 9% do PIB mundial. Isso significa que aproximadamente US\$ 6 Trilhões circularam e que em 2011 existiam 225 milhões empregos graças a essa indústria. A dimensão económica do turismo é de facto imensa e o mercado global de turismo continua a crescer exponencialmente. Segundo a mesma fonte, a WTTC, estima que em 2022 o peso do Turismo na Economia global atingirá 10% do PIB global pelo que será responsável por 328 milhões de empregos no mundo e fará circular aproximadamente cerca USD\$ 10 Trilhões. Assim sendo, podemos afirmar que Cabo Verde não foge a regra, o turismo é considerado o motor da economia destas ilhas, estima-se que a sua contribuição no PIB atinge os 21% (fonte: INE, 2012).

Além disso, devido à sua magnitude, as actividades turísticas têm um grande potencial para disseminar amplamente os impactos positivos da globalização, alcançando e beneficiando os mais diferentes tipos de economias nacionais/regionais. Todavia, para tal, o turismo depende fortemente do transporte aéreo. Em termos de chegada de turistas internacionais, o transporte aéreo representa o mais importante modo de transporte. Segundo dados das ICAO (ICAO Annual Report, 2004), existia nessa altura, no mundo, cerca de 900 companhias aéreas, possuindo uma frota de 22.000 aeronaves e servindo cerca de 1.670 aeroportos numa extensa rede de milhões de quilómetros, sob a gestão de 160 prestadores de serviços de navegação aérea.

## 2. O Enquadramento histórico dos Transportes Aéreos em Cabo Verde

Reza a história destas ilhas que a aventura da aviação teria começado no ano de 1955, com um bi-plano com dois motores. A 27 de Dezembro de 1958, foi criada a Transportadora Aérea Nacional, a TACV. Em 1973, com um crescimento considerável de tráfego entre as ilhas, a companhia nacional adquire dois HS – 748. Em 1996, a companhia recebe o seu primeiro jacto, um B-757-200, encomendado directamente da fábrica em Seattle, nos Estados Unidos, a aeronave que rapidamente se transformou num dos símbolos/orgulho da Nação, facto que consideramos ser, a primeira revolução da aviação no nosso país. O país acabara de entrar numa grande aventura, a segunda fase de internacionalização (1ª fase, com início dos voos para o Senegal em 1978) da sua aviação civil, com a sua companhia nacional a sobrevoar céus europeus e africanos. Em 2005, a companhia nacional, consegue a sua certificação ETOPS, atravessa o atlântico e aproxima-se da sua maior comunidade no exterior,, a segunda revolução na história de aviação do país.

Até 2006, houve ganhos extraordinários, considerados por muitos um momento importante da história da companhia, rumo aos grandes desafios na indústria da aviação civil e do turismo.

Cabo Verde é um país arquipelágico, constituído por 10 ilhas, com uma ligação marítima ineficiente/ praticamente inexistente. É fundamental a existência de um serviço de transporte aéreo de **elevada qualidade e fiabilidade** uma vez que, o seu desenvolvimento ficará seriamente ameaçado, para não dizer que seria a paralisação total do país devido a sua insularidade, com o território espalhado no meio do atlântico.



### **3. O Enquadramento histórico da Autoridade da Aeronáutica em Cabo Verde**

O desenvolvimento dos transportes aéreos em Cabo Verde impulsionou a criação de uma Autoridade de Aeronáutica Civil Nacional para regular e controlar a actividade aeronáutica nacional e internacional. No âmbito das suas competências a autoridade de aviação civil regula as normas técnicas e económicas sobre o transporte aéreo. Nesta óptica enumeramos a evolução e os progressos na legislação respeitantes a autoridade da aeronáutica civil em Cabo Verde:

- O Decreto-Lei nº 5-E/75, 23 de Julho – Cria a Direcção-Geral da Aeronáutica Civil – BO, Nº 3, 3º Supl; Alterado e derogado pelo Decreto Lei nº 54/75; Derrogado pelo Decreto nº 124/77; Revogado pelo Decreto-Lei nº 14/2001, de 4 de Junho;
- Resolução nº 41/2001, de 4 de Junho – Cria o Instituto da Aeronáutica Civil, (IAC) – BO, Nº 16; Revogado pelo Decreto-Lei nº 28/2004;
- Decreto Regulamentar nº 2/2001, de 4 de Junho – Aprova os Estatutos do Instituto da Aeronáutica Civil, (IAC) – BO, Nº 20; Alterado pelo Decreto-Lei nº 31/2009, de 7 de Setembro – BO, Nº 35;
- Decreto-Lei nº 31/2009, de 7 de Setembro – Altera o Decreto-Lei nº 28/2004, de 12 de Julho, que cria a Agência de Aviação Civil – BO, Nº 35;

Cumpre referir ainda a aprovação da Lei nº14/VIII/2012 de 11 de Julho, e que os estatutos da AAC vão ser alterados, sendo que a proposta de alteração já foi enviada ao Governo.

## **4. O ambiente regulador: um dos pilares do sucesso da Aviação Civil em Cabo Verde.**

A regulação pública consiste num conjunto de políticas para a promoção e protecção dos consumidores na vertente técnica, económica e pública. Nesse sentido, entendemos que a regulação deve garantir a qualidade do serviço prestado, facilitar a entrada de novos operadores, garantir custos módicos para o utente terminal, proteger os interesses dos consumidores, melhorar a diversidade dos serviços prestados, estabelecer regras de cobrança, fazer baixar os preços, fortalecer o ramo de actividade e gerar receitas ao Estado.

De uma forma mais abrangente, os efeitos da competição devem ser minimizados, as necessidades dos consumidores satisfeitas, a viabilidade económica do sector aéreo assegurada e garantida a distribuição equitativa dos benefícios.

A regulação do transporte aéreo está dividida em dois níveis: nacional e internacional (bilateral e multilateral). Sendo que as directrizes para qualquer nível de regulamentação são estipuladas pela AOCI, uma vez que esta agência especializada da Organização das Nações Unidas (ONU) é responsável pela padronização das normas do transporte aéreo mundial. Ou seja, a OACI estipula os valores mínimos a serem seguidos pelos Estados.

A regulação Nacional é aquela elaborada pelos Estados, no caso de Cabo Verde (CV-CAR e o Código Aeronáutico) para regular a actividade aeronáutica dentro do território nacional em exercício da sua soberania (o artigo 1º da Convenção Internacional sobre Aviação Civil) e em relação ao território e o espaço aéreo situado sobre o seu território. Quanto ao âmbito de sua aplicação, a regulação nacional se aplica tanto para os serviços aéreos locais quanto aos serviços aéreos internacionais e aos transportadores aéreos nacionais e estrangeiros.

A regulação económica em Cabo Verde no campo do transporte aéreo é feita através da Agência de Aviação Civil, criada especialmente para esse efeito para agir e actuar na área de regulação técnica e económica. Todavia, é necessário ter sempre presente que, como entidade reguladora, deve supervisionar de forma eficiente as entidades que prestam serviço de interesse público de forma equitativa e não discriminatória.

É preciso criar um ambiente regulador que deverá ser abrangente, inovador e capaz de proporcionar uma acção integradora dos diversos componentes do sistema de aviação civil.

Os efeitos de regulação devem sentir-se no âmbito de infra-estruturas (aeroportos), controlo do espaço aéreo, transporte de passageiros e carga, e, de forma sensível, no licenciamento do pessoal navegante, na formação, na certificação de equipamentos de terra e de bordo.

As actividades de transporte aéreo exigem o cumprimento de frequências, de horários, requisitos de segurança e qualidade, controlo de resultados e garantia de funcionamento eficiente, seguro e regular.

Tendo em conta os imperativos de desenvolvimento num ambiente cada vez mais competitivo, a acção reguladora, dentro dos parâmetros e normas nacionais e internacionais, deve ser flexível de forma a não inibir a competição saudável.

É preciso fazer com que a entidade reguladora seja vista e entendida como um organismo do Estado e não como um instrumento do Governo. Nesse sentido, devemos criar e melhorar as suas condições de funcionamento e fornecer-lhe meios para aumentar a sua capacidade de intervenção e execução e possa funcionar de forma eficaz e independente e focalizada na defesa dos interesses dos consumidores.

As políticas de regulação devem ser direccionadas no sentido de preservar a viabilidade da indústria do transporte aéreo e assegurar a sua continuidade.

.Pode-se assim dizer que a Autoridade Aeronáutica em representação de Cabo Verde passou a conquistar um lugar de topo nas normas contidas no anexo 17 em Africa e conquistou o respeito da comunidade internacional e da própria Agência Internacional da Aviação Civil, que passou a apresentar o exemplo de Cabo Verde como um caso de sucesso. É notório que hoje o país é um dos seis países em África com aeroportos considerados pontos de partida directo para os EUA. Esses aeroportos são classificados pela TSA (*Transportation Security Administration – EUA*) como LPD (*Last point of Departure*). É relevante ainda dizer que dos seis aeroportos considerados como LPD em África, Cabo Verde conta com dois, Aeroporto Internacional Amílcar Cabral no Sal (AIAC), e o Aeroporto Internacional da Praia-Nelson Mandela (AIP-NM). São ainda ganhos e conquistas para o desenvolvimento da aviação comercial em Cabo Verde os seguintes pontos :

- a) Novos acordos aéreos bilaterais com base no princípio da livre competição; o acordo de *Open Skies* com os Estados Unidos, em Janeiro de 2003 e o Acordo de Yamoussoukro em Agosto de 2000;
- b) O código aeronáutico novo, moderno, com um texto jurídico avançado e liberal e que põe a tónica na soberania completa e exclusiva do território nacional, que possui direitos de soberania e exerce jurisdição, nos termos previsto na Constituição da República (Artº 6º, 1a), b), c), 2., 3 );
- c) O elevado nível de exigências em matéria de segurança aérea (*Security & Safety*), seguindo o cumprimento das normas e práticas recomendadas da organização Civil Internacional;
- d) A aplicação da **Convenção de Montreal de 1999**. A Convenção tem plenos efeitos e é plenamente aplicável em Cabo Verde. Contudo, existe a prerrogativa em que ao

transporte Internacional realizado a partir de um dado Estado para Cabo Verde, aplica-se as regras das convenções que estiverem simultaneamente em vigor em Cabo Verde e nesse estado.

- e) O Regulamento (CE) Nº **261/2004 DO PARLAMENTO EUROPEU**, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável;
- f) Em Cabo Verde, as regras comuns previstas no Regulamento nº 261 foram reguladas pelo D-L nº 35/2006 (equivalente ao 261 da sua congénere portuguesa). Recorda-se que a mesma não é tratada na Convenção de Montreal;
- g) A importância do D-L nº 35/2006, num sector em expansão, devido ao aumento do número de voos e um crescimento exponencial do Turismo, que atingiu em 2012, 500.000 turistas (fonte INE);
- h) Uma CV-CAR disponível, ou seja, os regulamentos adoptados para o nosso ordenamento jurídico as normas técnicas da ICAO. Actos normativos da administração que regulam a parte técnica (absorve os anexos técnicos) do sector;
- i) Uma verdadeira e efectiva modernização da aviação em Cabo Verde;
- j) Possibilidade da entrada de novas, mais modernas e mais eficientes filosofias e administração aeroportuária (via internacionalização de 4 aeroportos);

**Entretanto, sobre o ponto de vista da competitividade, há ainda muita deficiência a ser considerada para que o país seja mais competitivo:**

- a) Ainda é muito dispendioso voar para Cabo Verde, as nossas ilhas é considerado um destino caro, se tivermos como referência os preços praticados nas rotas com a mesma distância dentro da Europa e o resto do mundo
- b) O Transporte aéreo é pouco explorado e diferenciado nos seus variados nichos de mercado (charters, low-fare/Low costs, em geral, a elasticidade-preço é ainda pouco explorada);
- c) Altos custos de combustíveis no mercado doméstico;
- d) Baixa qualidade de serviço prestado nos serviços em terra (handling), pouca flexibilidade em termos de frequência, capacidade e rotas;
- e) Aeroportos muito pouco integrados física, social e economicamente com as suas cidades/regiões;
- f) Baixa participação do transporte aéreo no turismo nacional, inter-ilhas;

**No que concerne a regulamentação económica do transporte aéreo nacional/internacional a autoridade aeronáutica nacional tem tentado enquadrar os seguintes pontos:**

os objectivos; os procedimentos e a estrutura.

Os objectivos da regulação nacional variam de Estado para Estado em razão da política económica, da dimensão/situação geográfica de cada Estado, e a política nacional e internacional. Assim sendo, os objectivos em Cabo Verde englobam o seguinte:

- a) Satisfazer os requisitos do comércio internacional em matéria de transporte (Como o país é insular o transporte aéreo é indispensável);
- b) Desenvolver determinados sectores de serviço (ex: a Industria do Turismo que contribui com 21% do PIB cabo-verdiano-BCV, relatório de 2012);
- c) Criar riqueza e gerar empregos (estímulo ao investimento directo estrangeiro, entrada de divisas, produção de receita para o Estado através dos impostos cobrados);
- d) Obter divisas e equilibrar a balança de pagamentos inserida numa economia global;
- e) Criar condições para um sector de transporte aéreo de elevada qualidade e fiabilidade;
- f) Elaboração de estratégias e critérios económicos em matérias de transporte aéreo;
- g) Emissão de licenças, assim como a negação das mesmas, e permissão para os transportes aéreos nacionais e internacionais;
- h) Autorização aos transportes aéreos nacionais e internacionais;
- i) Autorização aos transportes aéreos de horários, tarifas, etc;
- j) Estabelecimento e manutenção das relações internacionais, bilaterais e multilaterais na esfera do transporte aéreo, via o Ministério das Relações Exteriores e o Ministério das Infra-estruturas e Economia Marítima.

### **a. Os acordos Bilaterais**

A regulação bilateral acontece quando dois Estados decidem conjuntamente sobre algum tipo de acordo a respeito dos serviços aéreos nos territórios das partes. Entretanto, a regulamentação bilateral carece de uma estrutura organizacional, mas possui uma ampla

estrutura jurídica de regulamentação composta por dezenas de acordos e entendimentos bilaterais.

A estrutura e os procedimentos da regulação bilateral, no transporte aéreo, envolvem 5 (cinco) questões fundamentais (Manual sobre regulamentación del transporte aéreo internacional (Doc 9.626).2.3-1

- a) Liberalização e equilíbrio de benefícios
- b) Deficiências da estrutura da regulamentação bilateral, como a falta de transparência e a ineficácia dos mecanismos de soluções de controvérsias
- c) Relações bilaterais entre grupos de estados
- d) Aplicações de leis sobre competência do transporte aéreo e
- e) Efeitos das ajudas subsídios estatais

Os procedimentos da regulamentação bilateral se diferenciam das regulamentações nacionais e multilaterais porque se baseiam na consulta (inovação, modificação redistribuição, solução de controvérsias, e prorrogação), comunicações e interações entre os Estados participantes da negociação. Com relação aos transportes aéreos, os acordos bilaterais acontecem para evitar a dupla-tributação dos serviços aéreos, vistos de tripulantes a serviço das companhias aéreas, certificados de aeronavegabilidade, seguros, etc.

Em razão de algumas deficiências da regulamentação bilateral, a OACI elaborou um documento (Doc. 9587 – Política e material de conselhos na regulação económica do transporte aéreo internacional) na tentativa de minimiza-las.

## **b. Os Acordos multilaterais**

A regulamentação multilateral consiste nos acordos assinados entre três ou mais Estados e tem por objectivo concluir, implantar ou manter mecanismos, políticas, acordos ou regulamentos comuns relativos a assuntos de interesses para as partes contratantes.

A regulamentação multilateral caracteriza-se pela comunicação e interação em reuniões multilaterais para examinar os problemas, adoptarem recomendações ou resoluções, concluir ou emendar acordos intergovernamentais ou não governamentais. Sendo a sua estrutura caracterizada por abranger numerosas organizações intergovernamentais e não governamentais, além de um componente jurídica baseada em numerosos tratados multilaterais e instrumentos semelhantes (resoluções, recomendações, e decisões obrigatórias e não obrigatórias adoptadas por organizações internacionais).

Consequentemente, os procedimentos da regulamentação multilateral são diferentes das demais regulamentações (nacional e bilateral) porque há maior intervenção pelas instituições

(governos, organizações internacionais e empresas). Além disso, as decisões adoptadas são limitadas quanto ao seu cumprimento por carecerem de uma força que as façam cumpri-las. Logo, os procedimentos de regulamentação multilateral são focados na comunicação e interacção entre as partes.

A estrutura da regulamentação multilateral compreende os seguintes aspectos (Manual sobre reglamentación del transporte aéreo internacional (Doc9.626).3.2-1:

- a) Um componente institucional integrado por um número elevado e crescente de organizações (internacionais, intergovernamentais, não governamentais, regionais, transregionais, oficiais e informais).
- b) Uma componente jurídica que incorpora os tratados e instrumentos semelhantes, assim como as resoluções, recomendações e decisões das organizações internacionais.

Em razão da complexidade da estrutura, a regulamentação multilateral vem gerando controvérsias no âmbito de sua aplicação. Sendo as principais controvérsias relacionadas no âmbito de sua aplicação. Sendo as principais controvérsias relacionadas às questões económicas.

Quanto aos argumentos favoráveis, a regulamentação multilateral permitirá (Manual sobre *reglamentación del transpor aéreo internacional*), (Doc. 626). 3.3-2 :

- a) A criação rápida de novas relações bilaterais dentro de um marco multilateral único em matéria de serviços aéreos.
- b) O desperdício de tempo causado pelas negociações

### **c. Os Acordos de *Open Skyes* - O Futuro**

Actualmente, o desenvolvimento do transporte aéreo internacional e das normas de exploração comercial que o regem, passa pela liberalização total dos espaços aéreos, com tónica para os acordos de *open skies* como forma de gradualmente substituir/suplantar os acordos bilaterais aéreos de forte pendor regulador e proteccionista.

Assim sendo, constituem as principais características dos acordos de *open skies* os seguintes contornos:

1. O livre mercado que manifesta nos seguintes aspectos:

- a) Inexistência de restrições quanto ao exercício das liberdades do ar;
- b) Inexistência de restrições quanto ao número de companhias designadas;

- c) Inexistências de restrições quanto à capacidade;
  - d) Inexistência de restrições quanto ao número de frequências;
  - e) Inexistência de restrições quanto aos tipos de equipamento.
2. Price Determination by market force, ou seja a determinação do preço em função das leis do mercado (procura e oferta) e a *prorrogativa da aplicação do double-disapproval pricing*.
3. *Fair and equal opportunity to compete*, ou seja, igualdade de oportunidade no mercado, o que se afere, habitualmente, através das seguintes garantias:
- a) Liberdade de estabelecimento (*salles offices*);
  - b) Liberdade de circulação de capitais (liberdade de converter e de transferir lucros sem restrições);
  - c) Liberdade de contratar *third party ground handling services* ou de optar por self-handling;
  - d) Proibição de discriminação nas taxas aeroportuárias;
  - e) Transparência no uso dos sistemas de reserva.
4. *Cooperative marketing arrangements* (possibilidade de acordos de *code sharing* ou *leasing* entre as empresas).<sup>1</sup>

Nesta óptica, as liberdades aéreas passíveis de serem negociadas nos acordos são:

- a) primeira liberdade – refere-se ao poder de voar pelo território de um Estado sem o direito de pousar;
- b) segunda liberdade – é o direito de poder pousar no território de outro estado sem propósitos comerciais, como por exemplo, para fins de abastecimento;
- c) terceira liberdade – o direito de transportar passageiros, correio e carga do Estado de origem ao outro Estado signatário;
- d) quarta liberdade – o direito de transportar passageiros, correio e carga de qualquer Estado signatário a partir do próprio Estado;

---

<sup>1</sup> Ref. Estudos de Direito Aéreo, coordenador: Dário Mouro Vicente



- e) quinta liberdade – o direito de dar continuidade a um voo, seguindo para um terceiro Estado, num serviço de transporte remunerado;
- f) sexta liberdade – o direito de dar continuidade a um vôo, seguindo para um terceiro Estado, num serviço de transporte remunerado;
- g) sétima liberdade – o direito de transportar para um outro Estado, sem ter saído do estado de origem
- h) oitava liberdade, cabotagem, o direito de transportar entre dois pontos internos de um Estado, num voo proveniente do estado de origem;
- i) nona liberdade – o direito de transportar entre dois pontos internos de um Estado, de forma independente.<sup>2</sup>

## **5. As Infraestruturas Aeroportuárias em Cabo Verde, situação actual e perspectivas futuras**

Cabo Verde possui actualmente sete aeroportos nas seguintes ilhas: S. Vicente, S. Nicolau, Sal, Boavista, Maio, Santiago e Fogo, estando desactivados os aeródromos de Santo Antão, Mosteiros e Brava. Dos sete, quatro são aeroportos internacionais: São Vicente, Sal, Boavista e Santiago.

O Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (AIAC), situado na ilha do Sal, é o único que possui uma pista de três mil duzentos e setenta metros e está equipado com meios modernos de navegação e aterragem, possibilitando operações diurnas e nocturnas ininterruptas.

É um aeroporto que começou a operar de forma eficaz como aeroporto internacional no início dos anos setenta, tendo sido remodelado em 1986 e conhecendo melhorias significativas desde então até agora. Vem sendo continuamente melhorado para responder aos desafios do incremento do turismo na ilha do Sal.

A ilha com mais perspectiva turística no país e que está em franco desenvolvimento é a Boavista. Possui um aeroporto internacional, o Aeroporto Internacional da Boavista-Aristides Pereira, inaugurado há poucos anos, com uma pista de 2100 m. Actualmente, o aeroporto da

---

<sup>2</sup> (Estudos de Direito Aéreo, *Coordenador*: Dário Moura Vicente)

Boavista suporta apenas voos diurnos. A pista não está iluminada, pelo que não possibilita operações nocturnas.

Como meio de navegação possui apenas um rádio farol não direccionado (NDB), o que limita as operações em condições de nula ou fraca visibilidade. A aerogare possui um design bonito e diferente, mas com alguns constrangimentos de base para um aeroporto que se quer internacional.

As perspectivas de aumento do fluxo turístico para a ilha da Boavista requerem uma ampliação da aerogare bem como sua placa de estacionamento para melhor satisfazer as necessidades administrativas, técnicas e operacionais. A placa teve de ser aumentada para ter mais posições de estacionamento, permitindo assim a operação de vários aviões ao mesmo tempo.

A iluminação da pista é um imperativo de curto prazo para o aeroporto desta ilha possa operar de dia e de noite, mas que possa operar sem constrangimentos de visibilidade, é necessário dotá-lo de meios modernos de navegação e aterragem, tais como o ILS e o VOR/DME.

Tendo em conta o aumento considerável do fluxo de passageiros na ilha, é necessária a ampliação das instalações aeroportuárias para proporcionar melhores condições de embarque e desembarque. Dado o rápido incremento de tráfego para esta ilha, as instalações tornaram-se rapidamente insuficientes para atender a demanda em termos de passageiros e aeronaves. A actual localização da pista limita bastante a sua ampliação, pelo que se deve, a médio prazo, perspectivar a construção duma nova pista noutra local.

A ilha de Santiago, sendo a maior ilha do país e onde está sediada a capital, possui um aeroporto internacional, (AIP-Nelson Mandela) com uma pista de dois mil e cem metros e iluminada, possibilitando operações diurnas e nocturnas.

Por não possuir um sistema de aterragem por instrumentos, não pode operar em condições de nula ou fraca visibilidade. Sendo a ilha onde está instalada a capital do país e sendo o maior pólo comercial e de negócios do país, a instalação dum sistema de aterragem por instrumentos (ILS) é uma necessidade imperativa de curto e médio prazo.

A aerogare precisa ser ampliada para melhorar o fluxo de chegadas e partidas, evitando os estrangulamentos existentes. Por outro, as instalações técnicas, administrativas e comerciais actualmente existentes são exíguas, exigindo ampliação adequada para melhorar a funcionalidade técnica, administrativa e comercial do aeroporto. Dado o incremento do tráfego aeroportuário, é necessário ampliar a placa de estacionamento num futuro próximo para o aeroporto da Praia possa operar sem constrangimentos de espaço para acolher os aviões.

O quarto aeroporto internacional situa-se na ilha de São Vicente. É um aeroporto que vem sendo melhorado desde os anos noventa, sendo recentemente inaugurado como aeroporto internacional (AI-Césaria Évora). Por ter uma pista iluminada, possibilita operações

nocturnas para apenas aviões de pequeno porte, devido às condições ambientais locais. Estudos impõem-se quanto ao uso noturno sem restrições. É uma pista equipada apenas com um *localizer*, um dos componentes do ILS, não proporcionado por isso aproximações de precisão. Para melhor as condições de aproximação e aterragem, torna-se necessário equipar a pista com uma guia de descida (GP) e/ou instalar um DME, equipamento medidor de distancia associado ao *Localizer*.

As ilhas de Fogo, Maio e S.Nicolau possuem todas, uma pista com 1200 metros que permite apenas a operação de aviões de pequeno porte. Entre elas, a ilha com mais tráfego interno é a ilha do Fogo. O tráfego interno para Maio e S. Nicolau é insignificante. Também entre elas, a ilha com mais demanda em termos de tráfego é Fogo. Por isso parece-nos oportuno que a iluminação da pista para possibilitar operações nocturnas.

As pistas de Esparadinha na Brava e de Ponta do Sol em Santo Antão foram desactivadas por não oferecem condições de segurança para operações de aterragem e descolagem. Por outro lado, os TACV passaram a operar apenas com aviões ATR-42 e ATR-72 que não podem aterrar nessas pistas. Para poderem proporcionar operações aéreas, teriam que ser aumentadas para pelo menos 900 metros e aí onde estão situadas isso não é possível.

Por razões de viabilidade económica, a pista dos Mosteiros foi desactivada nos meados dos anos 90 e não está em vista a sua reactivação. Do nosso ponto de vista, ela só poderá ser reactivada num contexto municipal.

A ilha do Maio tem um tráfego interno incipiente e ainda não é muito procurada pelos turistas, pelo que economicamente ainda não se justifica a extensão da pista existente.

## **6. A Navegação aérea**

Pela sua posição estratégica no meio do atlântico, o nosso país presta serviços de navegação aérea ao tráfego aéreo internacional através da FIR Oceânica do Sal, instituída desde o início dos anos oitenta. Com a implementação do Novo Centro de Controle na ilha do Sal, a FIR do Sal ficou dotada de meios tecnológicos dos mais modernos e virados para a prestação de serviços de navegação aérea nas melhores condições.

De controlo convencional passou-se a fazer o controlo radar com a instalação de três estações radar no Murro Curral na ilha do Sal, no Monte Chota na ilha de Santiago e em Pedra Rachada na ilha de Santo Antão. Desse modo, a vigilância da nossa FIR fica parcialmente garantida.

Todavia, para que a vigilância do espaço aéreo nacional fique completamente assegurada, torna-se necessário implementar o serviço ADS através do serviço móvel aeronáutico por

satélite. Assim, o espaço aéreo inserido no corredor EUR/SAM (Europa-América do Sul), poderá garantir uma vigilância total e um fluxo regular, seguro e eficiente.

Com a implementação do serviço ADS/CPDLC tornou-se possível oferecer uma maior garantia em termos de vigilância do espaço aéreo. Com a implementação desse serviço ficou melhorada a qualidade dos serviços prestados na nossa região de informação de voo, a FIR Oceânica do Sal.

Desde os anos oitenta que a ICAO, Organização da Aviação Civil Internacional vem apostando nos novos sistemas baseados na utilização de satélites, aprovando e introduzindo o conceito CNS/ATM, Comunicação, Navegação e Vigilância para a Gestão do Tráfego Aéreo.

É imperativo implementar melhorias nos novos sistemas para que possamos fazer de Cabo Verde uma referência no mundo aeronáutico regional e internacional. Fazer com que o nosso país possua um centro RIMS, uma estação de monitorização de distância e de integridade dos sinais GPS do sistema de Navegação Global por Satélite (GNSS).

É necessário apostar fortemente na formação do pessoal por a forma a ter uns recursos humanos qualificados que possam acompanhar e responder aos novos desafios impostos pelos desenvolvimentos tecnológicos.

A maior parte das receitas da aviação provém da exploração do espaço aéreo mais conhecido por FIR Oceânica do Sal. Todavia, é preciso ter muito cuidado, não esperando que ela continue a ser uma galinha de ouro. As taxas cobradas na FIR devem-se á prestação de serviço de tráfego aéreo aos aviões que sobrevoam o nosso espaço aéreo. Essas taxas baseiam-se no uso de meios de comunicação e de rádio ajudas colocadas no solo e sob o nosso controlo.

Os meios de vigilância e de navegação já em uso e que se espera num futuro próximo serem utilizados como meios únicos, baseiam-se no espaço. É o caso dos sistemas de navegação global por satélite (GNSS). Com o GNSS, as taxas aeronáuticas serão cobradas por serviços prestados não por meios controlados e pertencentes ao país, mas pelo uso de serviços fornecidos por outros estados. Isso é salientar que a filosofia de cobrança de taxas poderá mudar drasticamente, pelo que teremos de estar precavidos. Isso porque nos preocupa a forma como os investimentos são, tendo em conta o serviço da dívida relativas aos investimentos já feitos, pelo que haver um plano de investimentos muito criterioso para não pôr em causa a própria sustentabilidade do sector aéreo.

## 7. Aeroporto Internacional Amílcar Cabral: Uma estratégia de *HUB & SPOKE*

Quanto a nós, a médio-longo prazo o futuro da aviação civil nestas ilhas poderá passar por uma aposta, numa estratégia de desenvolvimento de um sistema de *HUB & SPOKE* centrado no Sal, criando uma zona de distribuição de tráfego no sentido Norte-Sul e Este-Oeste, (Gate Way to West Africa) um sonho que vem sendo arquitectado há mais de década e meia. Um projecto típico, vem descrito no jornal a semana, nº 1078, do dia 4 de Janeiro, 2013, cujo investimento está estimado em 3.3 bilhões de Euros (dividido em duas fases) e cujos estudos apontam para a criação de uma zona franca, de convergência e distribuição de tráfego, que prevê alcançar um movimento de cerca de 50 milhões de passageiros até 2050. Segundo refere o mesmo estudo, haverá potencial para criar cerca de 75 mil postos de trabalho, abrindo as portas para uma oportunidade de 15 mil postos de trabalho, numa primeira fase. Trata-se de uma iniciativa privada, que tem como uma das promotoras a Capital Consulting, e estima-se que o projecto seja financiado por capital estrangeiro. Para a companhia Nacional, a estratégia de *HUB & SPOKE*, seria uma aposta em mercados indirectos (5ª liberdade do ar) como via para o crescimento da companhia e o desenvolvimento dos Transportes Aéreos e da Aviação em Cabo Verde.

A estratégia de *HUB* e o crescimento exponencial do Turismo em direcção as ilhas poderia proporcionar o desenvolvimento da aeronáutica civil em Cabo Verde e o desenvolvimento dos transportes aéreos nas ilhas, e poderia ainda proporcionar uma estabilidade organizacional e financeira e atrair recursos adequados (frota moderna e adequada, recursos financeiros e recursos humanos qualificados). Com a obtenção da Categoria 1 pela nossa AAC (agência de Aviação Civil), com a obtenção da certificação ETOPS pela Companhia Nacional, com a aplicação prática do acordo de *Yamoussoukro* (acordo de liberalização de tráfego aéreo em África), com a rede intercontinental alargada, com operações de frequência elevada e um sistema de *feeding e de-feeding* assente no mercado regional (com parcerias estratégicas), a história voltaria a repetir-se e o papel de Cabo Verde no atlântico ganharia uma outra dimensão/importância, devido a sua projecção via aérea, complementando o seu papel via marítima, razão de existência do país, descoberto em 1460, independente em 1975, democratizado em 1991.

Contudo, não se pode descurar a instabilidade política, social e económica na sub-região a conjuntura económica internacional adversa e a instabilidade administrativa, na aplicação dos acordos de TA, mesmo que sejam planos de médio/longo prazo. Actualmente, a companhia nacional não teria condições de beneficiar de um *HUB* mas o país nunca deixaria de ganhar, desde que os interesses macros fossem protelados em detrimento dos interesses micro. Numa visão mais alargada, o país teria que accionar os dispositivos legais capazes de criar uma verdadeira política de Liberalização do espaço Aéreo, *Open Sky*. Até agora as primeiras tentativas de descolagem rumo a uma primeira fase para uma estratégia de *HUB* no mercado da AO têm sido abortadas, vejamos:

- a) Em 1998, Guerra na Guiné, limitação da frota regional,
  - b) Em 2001, experiência Portugal-Brasil (6ª liberdade) com sinais positivos, mas mantida a custos elevados.
  - c) 2002, segunda tentativa, aliada à operação New York, evocando os acordos de Yamoussoukro, mas menosprezando a cultura africana (vários, factores/erros que não podem ser ignorados mas devem ser ponderados, estudados e contornados...) quase leva á liquidação da companhia nacional.
- a) Em 2003, a situação interna da companhia impõe recuo estratégico.

No âmbito da liberalização do espaço aéreo em Cabo Verde, em Janeiro 2003, Cabo Verde assinou um acordo de *Open Skies* com os Estados Unidos da América, acontecimento que projectou o país na *arena* da aviação civil internacional (Categoria 1/ETPOS) e deu ao país uma imagem de segurança e credibilidade no sector da aviação civil Internacional. Ademais, fez o país aproximar da sua 11ª primeira ilha, a diáspora, impulsionou um turismo da diáspora (2ª e 3ª geração), estimado em mais de 350 mil cabo-verdianos e descendentes de cabo-verdianos residentes nos Estados Unidos.

Resta-nos agora a assinatura do acordo de *Open Sky* com União Europeia para completar o ciclo (Acordo de Yamoussoukro com a África, Acordo de *Open Skies* com os Estados Unidos e brevemente um acordo de *Open Skyes* com União Europeia).

A União Europeia, é uma União económica e política de 27 Estados, com uma população estimada em 500 milhões de habitantes e um PIB per capita de \$ 33.500 (2010). A União Europeia, é hoje, o primeiro parceiro comercial de Cabo Verde, o espaço onde vive uma grande comunidade caboverdiana (Portugal, França, Holanda e Luxemburgo), e o primeiro mercado emissor de turismo (cerca de 80 % do fluxo do turismo para as ilhas – INE 2012).

Assim sendo, Cabo Verde teria muito a ganhar com um acordo de céu aberto, tendo em conta que o turismo é actualmente o sector estratégico de desenvolvimento do país, num momento em que o país ganhou estatuto de PRM (país de rendimento médio), a APD (ajuda pública ao desenvolvimento) tende a diminuir, as remessas dos emigrantes em baixa (23%, INE 2012), o IDE (investimento Estrangeiro Directo) em queda livre (40%, dados do BCV) e com a dívida pública a atingir os 100% do PIB (relatório do orçamento do Estado 2012), são razões fortes para que os nossos céus sejam abertos aos nossos principais parceiros.

No estado actual da nossa economia, não faz mais sentido sacrificar o interesse do Estado (macro), o bem-estar de um povo, em detrimento dos transportes aéreos (os interesses micro, um protecionismo exacerbado a favor de uma companhia aérea nacional), quando se sabe que o turismo é hoje, o motor da economia destas ilhas e o protecionismo, a médio-longo prazo pode atrofiar o desenvolvimento do sector.

Estamos em crer que assinatura de um acordo de *Open Sky* (e a supressão dos vistos de entrada dos cidadãos europeus no nosso país), poderia ser considerada como a terceira revolução da aviação civil nas nossas ilhas em síntese: aumentaria exponencialmente a capacidade de oferta rumo as nossas ilhas, os preços tenderia a diminuir e aposta numa economia de escala seria os pilares fundamentais para engrenar a dinâmica acertada para o desenvolvimento do turismo e com os impactos devastador na economia, suportado pelos argumentos acima apontados.

Enquanto isto, entendemos que a política proteccionista existente até agora e suportada pelo Governo, atrofia o mercado mas tem os seus dias contados versus a uma total liberalização do espaço aéreo, *Open Skys*.

Comparando com outras realidades no mundo, constata-se que nem sempre a política de céu aberto desproteja a companhia nacional, por vezes, até criar oportunidade para ser mais eficiente e eficaz e acabam por aumentar o nível de qualidade dos serviços se quiserem competir num mercado global, competitivo e com níveis de qualidade elevado. Têm ainda possibilidade de mudarem de estratégia e direccionar para mercados menos competitivo mas com maior rentabilidade. Em caso de Cabo Verde seria uma aposta forte no mercado das Américas, nomeadamente a América do Norte onde já existe um acordo de *Open Skys* e o mercado da África Ocidental onde existe o acordo multilateral, e reforçar fortemente o transporte, económico e eficiente inter-ilhas. Toda esta visão enquadra-se numa filosofia de um país aberto ao mundo cujo o motor da economia será o turismo e que proporciona um crescimento económico sustentável, oportunidade para todos e que contribui para o bem-estar e felicidade dos caboverdianos.

É ainda a nossa convicção que uma política de liberalização, só traz vantagens ao país. O país não pode ficar refém de uma companhia aérea, pois, contrariamente ao que se pode pensar, a liberalização dos serviços aéreos trará melhores e novos serviços, crescimento do tráfego aéreo e económico e a geração de empregos (*Economic Air Service Liberalization*). Uma medida contrária, atrofiaria o mercado e condicionaria o desenvolvimento do Turismo e do transporte Aéreo. Na visão de *Jurgen Habermans*, “as sociedades modernas não são homogéneas e a cidadania democrática que não se fecha num sentido particularista, a qual prepara o caminho para um *status* de cidadão do mundo. Ou seja, a liberalização dos serviços aéreos, desde que seja de forma efectiva e sustentável, catalisará o processo de cidadania democrática através do intercâmbio cultural”.

## Conclusão

**Em suma**, estamos perante o maior desafio dessas ilhas. Se por um lado como país arquipelágico não podemos dispensar os transportes aéreos, por outro lado parece que manter um proteccionismo exacerbado pode acarretar grandes riscos para o país a médio e longo prazo.

Podemos nesse caso concluir que nos termos do art. 15 da Convenção de Chicago, qualquer Estado signatário da referida Convenção é soberano para regular o grau de competição do transporte aéreo internacional que deseja no seu território nacional.

Mas a tendência da aviação civil mundial é a liberalização dos acessos básicos aos mercados internacionais conforme as determinações da OACI. Para a OACI, a liberalização não é danosa a um Estado, pelo contrário, a liberalização dos acessos trará maior desenvolvimento para as nações. Contudo, a OACI determina que a liberalização ocorra de uma forma igualitária e respeitando a soberania de cada Estado.



## **Bibliografia:**

Os livros adquiridos. É importante reconhecer que são bíblias e permaneceram eternamente na minha estante para ser consultado e apreciado com dose de leituras, sempre que for possível:

1. A aviação civil Internacional, O sistema Jurídico de Chicago, Gualdino Rodriguês
2. Estudos de Direito Aéreo, coordenador, Dário Moura Vicente
3. Do Contrato do Transporte Aéreo e da Responsabilidade Civil, Carlos Almeida,
4. O Código Aeronáutico de Cabo Verde, AAC (agência de Aviação Civil)