

Avançado 5	A pronúncia, a ênfase, o ritmo e a entoação, embora influenciadas pela primeira língua ou pela variação regional, raramente interferem com a facilidade de entendimento.	As estruturas gramaticais e padrões de frases básicos são bem controlados de forma consistente. São tentadas estruturas complexas mas com erros que por vezes interferem com o significado.	A variedade e exatidão do vocabulário são suficientes para comunicar eficazmente sobre tópicos comuns, concretos e relacionados com o trabalho. Consegue parafrasear de modo consistente e com sucesso. O vocabulário é por vezes idiomático.	Capaz de falar com todo o detalhe com relativa facilidade sobre tópicos familiares, mas pode não variar o fluxo do discurso como meio estilístico. Consegue fazer uso dos marcadores ou conectores do discurso adequados.	A compreensão é exata nos tópicos comuns, concretos e relacionados com o trabalho quando o falante é confrontado com uma complicação linguística ou situacional ou uma viragem inesperada dos acontecimentos. É capaz de compreender uma grande diversidade de variantes linguísticas (dialecto e/ou sotaque) ou tons.	As respostas são imediatas, adequadas e informativas. Gere a relação falante/ouvinte eficazmente.
Perito 6	A pronúncia, a ênfase, o ritmo e a entoação, embora possivelmente influenciadas pela primeira língua ou pela variação regional, quase nunca interferem com a facilidade de entendimento.	Ambas as estruturas gramaticais básicas e complexas e os padrões de frases são bem controlados de forma consistente.	A variedade e exatidão do vocabulário são suficientes para comunicar eficazmente sobre uma grande variedade de tópicos familiares e não familiares. O vocabulário é idiomático, com cambiantes e sensível ao tom.	Capaz de falar com todo o detalhe com um fluxo natural e sem esforço. Varia o fluxo do discurso para um efeito estilístico, por exemplo, para dar ênfase a um ponto. Usa os marcadores ou conectores do discurso adequados espontaneamente.	A compreensão é exata de modo consistente em quase todos os contextos e inclui a compreensão das subtilidades linguísticas e culturais.	Interage com facilidade em quase todas as situações. É sensível a sugestões verbais e não-verbais, e responde de modo apropriado.

O Presidente do Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, *João dos Reis Monteiro*.

**Regulamento nº 01/AAC/2018**  
**de 19 de março**

O Código Aeronáutico de Cabo Verde e os Estatutos da Agência de Aviação Civil (AAC), atribuem a esta entidade o poder de regulamentar, regular, supervisionar e exercer a função da autoridade da concorrência do setor do transporte aéreo, incluindo as competências para licenciar os exploradores de serviços de transporte aéreo, ainda aprovar as tarifas e taxas a serem praticados pelos mesmos e proteger o equilíbrio económico-financeiro dos prestadores de serviços regulados.

Com a publicação do regulamento nº 01/AAC/2017, de 30 de maio, harmonizou-se no único regulamento, as taxas cobradas pela Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea (ASA, S.A.), enquanto entidade gestora dos aeródromos e entidade provedora dos serviços de navegação aérea, de forma a conformar-se com o regime jurídico previsto na Lei nº 100/VIII/2015. Contudo, faltou incluir na taxa de passageiro em viagem internacional e nacional o componente serviço destinado a pessoa com mobilidade reduzida (PMR), e na taxa de aterragem e decolagem, o componente serviço de aprovação de horário ou atribuição de faixa horária nos aeroportos nacionais (“slots”).

Neste sentido, redefinirmos o objeto e princípios da constituição das respetivas taxas, permitindo compreender não só a recuperação por parte da gestora dos aeródromos dos custos resultantes de uma previsão eficiente dos serviços e garantir a cobertura de custos resultantes da efetiva implementação dos serviços destinados a pessoa com mobilidade reduzida e o serviço de aprovação de horário ou atribuição de faixa horária nos aeroportos nacionais.

Para a revisão das referidas taxas, a AAC encomendou estudos, que sustentassem a base do cálculo das taxas, tendo em atenção, os custos operacionais, os investimentos e depreciação dos equipamentos, e que fosse acessível e não implicasse um grande esforço financeiro aos passageiros e aos operadores.

O estudo demonstrou que tanto o serviço PMR e “slots”, deve ter uma estrutura própria, e a taxa deve ser cobrada numa base não discriminada, de forma razoável, e transparente.

Nestes termos,

Ao abrigo do disposto nas alíneas *q)* e *r)* do artigo 10º, na alínea *a)* do artigo 13º, todos do Estatutos da Agência de Aviação Civil (AAC), aprovado pelo Decreto-Lei nº 70/2014, de 22 de dezembro e do nº 2 do artigo 173º do Código Aeronáutico aprovado pelo Decreto-Legislativo nº 1/2001, de 20 de agosto, alterado pelo Decreto-Legislativo nº 4/2009, de 7 de setembro, manda a AAC publicar o seguinte:

Artigo 1º

**Alteração**

Os artigos 14º, 15º, 22º e 23º, do Regulamento nº 01/AAC/2017, de 30 de maio, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 14º

**Fundamentação económico-financeira**

*O valor da taxa de aterragem e decolagem tem como princípio fundamental, a recuperação dos custos totais, destinado a proporcionar o bom funcionamento de toda a infraestrutura aeroportuária nomeadamente custos de estruturas aeroportuárias e serviço de “slots”, investimento, depreciação, encargos financeiros e manutenção das pistas e hangares.*

Artigo 15º

**Valor das taxas**

1. *Por cada tonelagem métrica do peso máximo à decolagem da aeronave, conforme indicado no manual de voo ou em documento equivalente, é devida uma taxa por cada operação de aterragem e decolagem nos aeroportos coordenados e facilitados no valor de 876\$00 (Oitocentos e setenta e seis escudos), e no valor de 705,00 nos restantes aeroportos e aeródromos.*

2. [...].

Artigo 22º

**Fundamentação económico-financeira**

*O valor da taxa de passageiro tem como premissa a recuperação dos custos totais, por forma a proporcionar o bom funcionamento de toda*



a infraestrutura aeroportuária, nomeadamente custos de estruturas aeroportuárias e serviço a pessoa com mobilidade reduzida, investimentos, depreciação, encargos financeiros.

Artigo 23º

**Valor das taxas**

É fixado em 1.740\$00 (mil setecentos e quarenta escudos) a taxa de passageiros em viagem internacional, e em 600\$00 (seiscentos escudos) a taxa de passageiro em viagem nacional.»

Artigo 2º

**Aditamento**

São aditados a alínea e) ao artigo 12º e a alínea f) ao artigo 20º, do Regulamento n.º 01/AAC/2017, de 30 de maio, com a seguinte redação:

«Artigo 12º

**Incidência objetiva**

1. [...].

2. [...]:

a) [...];

b) [...];

c) [...];

d) [...];

e) Serviço de aprovação de horários ou atribuição de faixas horárias (“slots”).

Artigo 20º

**Incidência objetiva**

1. [...].

2. [...]:

a) [...];

b) [...];

c) [...];

d) [...];

e) [...];

f) Serviço destinado a Pessoa com Mobilidade Reduzida (PMR).»

Artigo 3º

**Republicação**

É republicado em anexo o Regulamento n.º 01/AAC/2017, de 30 de maio, com a alteração que resulta do presente diploma, do qual faz parte integrante.

Artigo 4º

**Entrada em vigor**

Este regulamento entra em vigor no dia seguinte à data da sua publicação.

O Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, na Praia, aos 21 de fevereiro de 2018. - O Presidente, *João dos Reis Monteiro*.

**ANEXO**

(a que se refere o artigo 3º)

**Regulamento n.º 01/AAC/2017**

**de 30 de maio**

**CAPÍTULO I**

**Disposições gerais**

Artigo 1º

**Objeto**

1. O presente regulamento define as regras e princípios comuns aplicáveis às relações jurídico-tributárias geradoras de obrigação de liquidação e cobrança de taxas do sector da aviação civil.

2. Atendendo à natureza dos serviços e atividades desenvolvidos, as taxas a cobrar classificam-se em taxas de navegação aérea, as taxas aeroportuárias e as taxas de assistências em escala.

Artigo 2º

**Entidade pública competente**

Cabe à autoridade aeronáutica estabelecer as bases e critérios para o cálculo das taxas pela prestação dos serviços de todo o sector da aviação civil.

Artigo 3º

**Dever dos utilizadores do sector da aviação civil**

Constitui dever daqueles que diretamente utilizam os aeródromos do país, contribuir com uma prestação determinada, como contrapartida do serviço prestado, que seja adequada a garantir a qualidade do mesmo.

**CAPÍTULO II**

**Classificação e tipologia das taxas**

Secção I

**Taxas de navegação aérea**

Subsecção I

**Taxa de navegação aérea em rota na FIR Oceânica do Sal**

Artigo 4º

**Incidência objetiva**

As taxas de navegação aérea em rota na FIR Oceânica do Sal constituem contrapartida pelo fornecimento de serviços de navegação aérea de controlo de trafego aéreo aos operadores aéreos que sobrevoam o espaço gerido por Cabo Verde.

Artigo 5º

**Incidência subjetiva**

São obrigados ao pagamento da taxa de navegação aérea em rota os operadores aéreos que utilizam a FIR Oceânica do Sal na sua operação.

Artigo 6º

**Fundamentação económico-financeira**

Por forma a garantir a sustentabilidade económica e financeira da instituição e a rentabilidade dos investimentos na modernização do serviço de navegação aérea, a fixação do valor da taxa de navegação aérea em rota na FIR Oceânica do Sal assenta nos seguintes pressupostos:

- a) Valores históricos estimados dos custos totais de funcionamento, tais como gastos de manutenção, exploração, gestão e administração;
- b) Encargos financeiros e depreciação de bens e outros custos inerentes ao funcionamento do serviço de navegação aérea;
- c) Investimentos necessários para manter a segurança operacional e a competitividade dos serviços de navegação aérea.



Artigo 7º

**Valor da taxa**

A taxa de navegação aérea em rota é cobrada por cada aeronave que utilize a FIR Oceânica do Sal, considerando as faixas de peso máximo à descolagem (arredondado por excesso), os segmentos de distância e os coeficientes de cobrança, mediante a seguinte fórmula de cálculo:

Fórmula	Unidade de serviço: 2.300\$00 (dois mil e trezentos escudos)		
	Distância (Km) / Multiplicadores		
Peso máximo à descolagem	<700	700 – 1000	>1000
<5 toneladas	0,5	1	1,5
5–19 toneladas	1	2	3
20-49 toneladas	2	4	8
50–139 toneladas	3	6	12
140-199 toneladas	10	20	40
200-269 toneladas	14	28	56
270-349 toneladas	18	36	72
350-439 toneladas	22	44	88
>440 toneladas	25	50	100

Subsecção II

**Taxa de navegação terminal**

Artigo 8º

**Incidência objetiva**

A taxa de navegação terminal constitui contrapartida pelo fornecimento de serviços de navegação aérea, por cada operação de controlo de tráfego aéreo de aproximação e aterragem de aeronave nacional ou estrangeira.

Artigo 9º

**Incidência subjetiva**

São obrigados ao pagamento da taxa de navegação terminal os operadores aéreos em operações de aproximação e aterragem nos aeródromos do país.

Artigo 10º

**Fundamentação económico-financeira**

Por forma a garantir a sustentabilidade económica e financeira da instituição e a rentabilidade dos investimentos na modernização do serviço de navegação aérea, a fixação do valor da taxa de navegação terminal assenta nos seguintes pressupostos:

- Valores históricos estimados dos custos total de funcionamento, tais como gastos de manutenção, exploração, gestão e administração;
- Encargos financeiros e depreciação de bens e outros custos inerentes ao funcionamento do serviço de navegação aérea;
- Investimentos necessários para manter a segurança operacional e a competitividade dos serviços de navegação aérea.

Artigo 11º

**Valor da taxa**

A taxa de navegação aérea terminal é cobrada por cada aeronave em operação de aproximação e aterragem, considerando diretamente o peso máximo à descolagem da mesma, mediante a seguinte tabela:

Escalão	Peso máximo à descolagem da aeronave	Valor por Operação
1	Até 10 toneladas	2.500\$00 (dois mil e quinhentos escudos)
2	De 11 a 25 toneladas	3.500\$00 (três mil e quinhentos escudos)
3	De 26 a 129 toneladas	12.500\$00 (doze mil e quinhentos escudos)
4	> 129 toneladas	20.000\$00 (vinte mil escudos)

Secção II

**Taxas aeroportuárias**

Subsecção I

**Taxa de aterragem e descolagem**

Artigo 12º

**Incidência objetiva**

1. A taxa de aterragem e descolagem constitui a contrapartida da utilização das ajudas visuais à aterragem e descolagem, bem como da utilização das infraestruturas inerente à circulação de aeronaves no solo após a aterragem e para efeito de descolagem.

2. A taxa engloba, nomeadamente, as seguintes componentes distintas:

- Segurança e limpeza das pistas;
- Remoção dos obstáculos;
- Serviços de bombeiros e ambulância;
- Serviços de meteorologia prestada à aviação;
- Serviço de aprovação de horários ou atribuição de faixas horárias (“slots”).

Artigo 13º

**Incidência subjetiva**

São obrigados ao pagamento da taxa de aterragem e descolagem os operadores aéreos, em operações de aterragem e descolagem nos aeródromos do país.

Artigo 14º

**Fundamentação económico-financeira**

O valor da taxa de aterragem e descolagem tem como princípio fundamental, a recuperação dos custos totais, destinado a proporcionar o bom funcionamento de toda a infraestrutura aeroportuária nomeadamente custos de estruturas aeroportuárias e serviço de “slots”, investimento, depreciação, encargos financeiros e manutenção das pistas e hangares.

Artigo 15º

**Valor das taxas**

1. Por cada tonelagem métrica do peso máximo à descolagem da aeronave, conforme indicado no manual de voo ou em documento equivalente, é devida uma taxa por cada operação de aterragem e descolagem nos aeroportos coordenados e facilitados no valor de 876\$00 (Oitocentos e setenta e seis escudos), e no valor de 705,00 nos restantes aeroportos e aeródromos.

2. Para o cálculo das taxas previstas no número anterior o peso máximo de descolagem de cada aeronave é arredondado por excesso.

Subsecção II

**Taxa de estacionamento**

Artigo 16º

**Incidência objetiva**

1. A taxa de estacionamento constitui contrapartida pelo fornecimento de serviços aeroportuários de cada operação de estacionamento de aeronaves nos aeródromos do país.

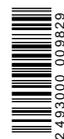
2. A taxa engloba, nomeadamente, as seguintes componentes distintas:

- Serviços prestados à movimentação da aeronave;
- Manutenção de locais apropriados para o estacionamento das aeronaves.

Artigo 17º

**Incidência subjetiva**

São obrigados ao pagamento da taxa de estacionamento os operadores aéreos em operação de estacionamento nos aeródromos do país.



2 493000 009829

Artigo 18º

**Fundamentação económico-financeira**

O valor da taxa de estacionamento tem como princípio a recuperação dos custos totais de proporcionar o bom funcionamento de toda a infraestrutura aeroportuária, nomeadamente custos de estrutura, investimento, depreciação, encargos financeiros e manutenção das pistas e hangares.

Artigo 19º

**Valor das taxas**

Por cada aeronave em operação de estacionamento é devida uma taxa no valor de 8\$46 (oito escudos e quarenta e seis centavos), por hora ou fração e por cada tonelagem métrica do peso máximo à descolagem indicado no certificado de navegabilidade de cada aeronave ou em documento equivalente.

Subsecção III

**Taxa de passageiros em viagem nacional e internacional**

Artigo 20º

**Incidência objetiva**

1. A taxa de passageiros constitui contrapartida pelos serviços prestados aos passageiros do transporte aéreo nos aeródromos do país.

2. A taxa de passageiros engloba, nomeadamente, as seguintes componentes distintas:

- a) Áreas públicas e salas de espera de passageiros com condições de climatização, iluminação, serviços de casa de banho, vias de acessos e circulação, sinalização;
- b) Áreas necessárias à prestação de serviços de assistência em escala (*check-in*, processamento de bagagem e carga, perdidos e achados);
- c) Serviço de limpeza e manutenção;
- d) Painéis de informação de voos;
- e) Escritórios para serviços de apoio;
- f) Serviço destinado a Pessoa com Mobilidade Reduzida (PMR).

Artigo 21º

**Incidência subjetiva**

1. A taxa de passageiro é devida por cada passageiro que embarque nos aeródromos nacionais, quer em voos domésticos, quer em voos internacionais.

2. A taxa de passageiro é ainda devida se o titular da passagem não embarcar no prazo de um ano, ou no prazo de validade que resultar das condições contratuais do título de passagem, contado da data da emissão ou reemissão do mesmo.

Artigo 22º

**Fundamentação económico-financeira**

O valor da taxa de passageiro tem como premissa a recuperação dos custos totais, por forma a proporcionar o bom funcionamento de toda a infraestrutura aeroportuária, nomeadamente custos de estruturas aeroportuárias e serviço a pessoa com mobilidade reduzida, investimentos, depreciação, encargos financeiros.

Artigo 23º

**Valor das taxas**

É fixado em 1.740\$00 (mil setecentos e quarenta escudos) a taxa de passageiros em viagem internacional, e em 600\$00 (seiscentos escudos) a taxa de passageiro em viagem nacional.

Subsecção IV

**Taxa de balizagem luminosa**

Artigo 24º

**Incidência objetiva**

A taxa de balizagem luminosa constitui contrapartida pelo fornecimento de serviços aeroportuários de operação de aterragem ou descolagem em que seja utilizada a balizagem luminosa quer nos casos em que é obrigatória, quer quando solicitada pela aeronave.

Artigo 25º

**Incidência subjetiva**

São obrigados ao pagamento da taxa de balizagem luminosa os operadores aéreos que utilizam os serviços aeroportuários nos aeródromos do país.

Artigo 26º

**Fundamentação económico-financeira**

O valor da taxa de balizagem luminosa tem como princípio fundamental, a recuperação dos custos totais por forma a proporcionar o bom funcionamento de toda a infraestrutura aeroportuária, nomeadamente custos de estrutura, investimento, depreciação, encargos financeiros e manutenção das pistas e hangares.

Artigo 27º

**Valor das taxas**

Por cada operação de aterragem ou descolagem da aeronave, conforme indicado no manual do voo ou em documento equivalente, é devida uma taxa de balizagem luminosa no valor de 9.400\$00 (nove mil e quatrocentos escudos).

Subsecção V

**Taxa de sinalização**

Artigo 28º

**Incidência objetiva**

A taxa de sinalização constitui contrapartida pelo fornecimento dos serviços aeroportuários de operações de sinalização das aeronaves nos aeródromos do país.

Artigo 29º

**Incidência subjetiva**

São obrigados ao pagamento da taxa de sinalização os operadores aéreos que utilizam os serviços aeroportuários nos aeródromos do país.

Artigo 30º

**Fundamentação económico-financeira**

O valor da taxa de sinalização tem como princípio fundamental, a recuperação dos custos totais por forma a proporcionar o bom funcionamento de toda a infraestrutura aeroportuária, nomeadamente custos de estrutura, investimento, depreciação e encargos financeiros.

Artigo 31º

**Valor das taxas**

Por cada operação de sinalização das aeronaves, é devida uma taxa de sinalização no valor de 470\$00 (quatrocentos e setenta escudos).

Subsecção VI

**Taxa de carga**

Artigo 32º

**Incidência objetiva**

A taxa de carga constitui contrapartida pela supervisão dos serviços aeroportuários, considerando a carga embarcada e desembarcada, separadamente da bagagem.



Artigo 33º

**Incidência subjetiva**

São obrigados ao pagamento da taxa de carga os operadores aéreos que utilizam os serviços aeroportuários nos aeródromos do país.

Artigo 34º

**Fundamentação económico-financeira**

O valor da taxa de carga tem como princípio fundamental, a recuperação dos custos totais por forma a proporcionar o bom funcionamento de toda a infraestrutura aeroportuária, nomeadamente custos de estrutura, investimento, depreciação, encargos financeiros.

Artigo 35º

**Valor das taxas**

Por cada quilograma de carga embarcada é devida uma taxa no valor de 1\$00 (um escudo) e por cada quilograma de carga desembarcada é devida uma taxa no valor de 2\$00 (dois escudos).

Subsecção VII

**Taxa de informação sonora**

Artigo 36º

**Incidência objetiva**

A taxa de informação sonora constitui contrapartida pelo fornecimento de serviços sonoros nos aeródromos do país.

Artigo 37º

**Incidência subjetiva**

São obrigados ao pagamento da taxa de informação sonora os operadores aéreos que operam nos aeródromos do país.

Artigo 38º

**Fundamentação económico-financeira**

O valor da taxa de informação sonora tem por base a recuperação dos custos totais por forma a proporcionar o bom funcionamento de toda a infraestrutura aeroportuária, nomeadamente custos de estrutura, investimento, depreciação e encargos financeiros.

Artigo 39º

**Valor das taxas**

Por cada operação de serviço de informação sonora nos aeródromos do país é devida uma taxa no valor de 160\$00 (cento e sessenta escudos).

Subsecção VIII

**Taxa de abastecimento com passageiros a bordo**

Artigo 40º

**Incidência objetiva**

A taxa de abastecimento com passageiros a bordo constitui contrapartida pela supervisão e acompanhamento dos serviços aeroportuários de abastecimento de combustível às aeronaves com passageiros a bordo, nos aeródromos do país.

Artigo 41º

**Incidência subjetiva**

São obrigados ao pagamento da taxa de abastecimento com passageiros a bordo os operadores aéreos que utilizam os serviços aeroportuários nos aeródromos do país.

Artigo 42º

**Fundamentação económico-financeira**

O valor da taxa de abastecimento com passageiros a bordo tem como princípio a recuperação dos custos totais por forma a proporcionar às

aeronaves e operadores o bom funcionamento de toda a infraestrutura aeroportuária, nomeadamente custos de estrutura, investimento, depreciação e encargos financeiros.

Artigo 43º

**Valor das taxas**

Por cada quarto de hora ou fração de serviço prestado é devida uma taxa de abastecimento com passageiros a bordo no valor de 1.880\$00 (mil oitocentos e oitenta escudos).

Subsecção IX

**Taxa de remoção**

Artigo 44º

**Incidência objetiva**

A taxa de remoção constitui contrapartida pelas operações de remoção das aeronaves na pista dos aeródromos do país.

Artigo 45º

**Incidência subjetiva**

São obrigados ao pagamento da taxa de remoção os operadores aéreos que utilizam os serviços aeroportuários nos aeródromos do país.

Artigo 46º

**Fundamentação económico-financeira**

O valor da taxa de remoção tem como princípio fundamental, a recuperação dos custos totais por forma a proporcionar o bom funcionamento de toda a infraestrutura aeroportuária, nomeadamente custos de estrutura, investimento, depreciação e encargos financeiros.

Artigo 47º

**Valor das taxas**

Por cada operação de remoção das aeronaves nos aeródromos do país é devida uma taxa de remoção no valor de 470\$00 (quatrocentos e setenta escudos).

Secção III

**Taxas de assistência em escala**

Subsecção I

**Taxa de utilização de balcões *check-in***

Artigo 48º

**Incidência objetiva**

A taxa de utilização de balcões *check-in* constitui contrapartida pela utilização de infraestrutura física nos aeródromos do país.

Artigo 49º

**Incidência subjetiva**

São obrigados ao pagamento da taxa de utilização de balcões *check-in* os prestadores de serviços de assistência em escala que utilizam os serviços aeroportuários nos aeródromos do país.

Artigo 50º

**Fundamentação económico-financeira**

O valor da taxa de utilização de balcões *check-in* tem como base a recuperação dos custos totais por forma a proporcionar o bom funcionamento de toda a infraestrutura aeroportuária, nomeadamente custos de estrutura, investimento, depreciação e encargos financeiros.

Artigo 51º

**Valor das taxas**

Por cada hora ou fração de utilização dos equipamentos de balcões de *check-in* é devida uma taxa de utilização de balcões *check-in* no valor de 950\$00 (novecentos e cinquenta escudos).



Subsecção II

**Taxa de processamento de passageiro**

Artigo 52º

**Incidência objetiva**

A taxa de processamento de passageiro constitui contrapartida pela utilização do sistema CUPPS (sistema integrado de processamento de passageiro) pelos prestadores de serviços de assistência em escala no processamento de passageiros no terminal ou até fora do terminal, nomeadamente em portos ou hotéis.

Artigo 53º

**Incidência subjetiva**

São obrigados ao pagamento da taxa de processamento de passageiro os prestadores de serviços de assistência em escala que utilizam os serviços aeroportuários nos aeródromos do país.

Artigo 54º

**Fundamentação económico-financeira**

A taxa de processamento de passageiro tem como base os custos de implementação do sistema CUPPS, bem como os custos de investimento em capital nomeadamente, amortização e retorno de investimento e custos operacionais do sistema.

Artigo 55º

**Valor das taxas**

Por cada passageiro processado no sistema CUPPS é devida uma taxa no valor de 50\$00 escudos (cinquenta escudos).

**CAPÍTULO III**

**Cobrança e receitas**

Artigo 56º

**Cobrança das taxas de navegação aérea e de assistências em escala**

1. As importâncias devidas a título de taxa classificadas em taxas de navegação aérea, são cobradas pela entidade provedora dos serviços de navegação aérea mediante mecanismo próprio de cobrança.

2. As importâncias devidas a título de taxa classificadas em taxas de assistências em escala são cobradas pela entidade gestora dos aeródromos mediante mecanismo próprio de cobrança.

Artigo 57º

**Cobrança das taxas aeroportuárias**

1. As importâncias devidas a título de taxa classificadas em taxas aeroportuárias são cobradas pela entidade gestora dos aeródromos mediante mecanismo próprio de cobrança, com a exceção da taxa de passageiros em viagem nacional e internacional.

2. As importâncias devidas a título de taxa de passageiros em viagem nacional e internacional são cobradas pela entidade gestora aeroportuária diretamente ao passageiro ou através dos transportadores aéreos e seus agentes no ato de emissão do título de viagem, devendo estar claramente identificadas naquele.

3. A entidade gestora dos aeródromos pode implementar outros mecanismos de cobranças da taxa de passageiro.

4. A cobrança feita diretamente ao passageiro pela gestora dos aeródromos ou nos termos do número anterior é permitido em casos excecionais e carece de aprovação prévia da autoridade aeronáutica, que deve garantir o cumprimento de requisitos de facilitação aeroportuária.

Artigo 58º

**Receitas**

O montante das taxas constitui receita da entidade provedora dos serviços de navegação aérea e da entidade gestora dos aeródromos, devendo ser utilizada, exclusivamente, na recuperação dos investimentos

realizados em infraestruturas de apoio à navegação aérea e manutenção da segurança operacional e responder às necessidades de incremento de receitas como via de manutenção do equilíbrio económico e financeiro.

**CAPÍTULO IV**

**Isenções e reduções**

Artigo 59º

**Isenções**

1. Estão isentas das taxas de navegação aérea terminal, taxas de aterragem e descolagem e de estacionamento:

- a) As operações efetuadas em serviço exclusivo de transporte de Chefes de Estado ou de Governo, bem como de ministros, em deslocação oficial, sempre que, em qualquer destes casos, seja indicado no plano de voo o respetivo estatuto, ao abrigo de acordos de reciprocidade de tratamento, após confirmação pelos serviços do Ministério dos Negócios Estrangeiros nos termos das suas competências na matéria;
- b) As operações efetuadas por aeronaves militares ou outras, em missão oficial militar, ao abrigo de acordos especiais que vinculem o Estado de Cabo Verde, após confirmação pelos serviços do Ministério de Negócios Estrangeiros ou do Ministério de Defesa Nacional, consoante o caso, nos termos das respetivas competências;
- c) As aeronaves em operações de busca e salvamento, em missões humanitárias, científicas ou em serviço da entidade provedora de serviços de navegação aérea ou da entidade gestora de aeródromos;
- d) As aeronaves que efetuem aterragens por motivo de retorno forçado ao aeródromo, justificado por razões de ordem técnica ou meteorológica ou outras de força maior, devidamente comprovadas, quando não hajam utilizado outro aeródromo.

2. Estão ainda isentas da taxa de estacionamento as aeronaves em operações regulares ou série continuada de operações não regulares durante os primeiros 60 (sessenta) minutos de estacionamento.

3. Os serviços competentes dos aeródromos podem exigir prova das condições justificativas do direito às isenções.

Artigo 60º

**Reduções**

1. Beneficiam das seguintes reduções da taxa de aterragem e descolagem:

- a) 60% de redução as aeronaves cabo-verdianas em voos locais de experiência, ensaio de material, instrução, verificação, treinos ou exame de pessoal navegante;
- b) 40% de redução as aeronaves comerciais em voos internos.

2. As aeronaves normalmente baseadas num determinado aeródromo beneficiam das seguintes reduções da taxa de estacionamento nesse aeródromo quando o estacionamento for por um período superior a seis horas:

- a) 50% por cada tonelagem métrica de aeronaves com peso máximo à descolagem até 25 toneladas;
- b) 40% por cada tonelagem métrica de aeronaves com peso máximo à descolagem superior a 25 toneladas.

3. Estão isentos da taxa de passageiros em viagem nacional e internacional:

- a) As crianças com menos de 2 (dois) anos de idade;
- b) Os passageiros que, incluindo em missões oficiais, embarquem em aeronaves ao serviço privativo do Estado de Cabo Verde ou Estado Estrangeiro, em regime de reciprocidade;
- c) Os passageiros das aeronaves que efetuem aterragens por motivo de retorno forçado aos aeródromos ou aeroportos, justificados por razões de ordem técnica ou meteorológica ou outras de força maior, devidamente comprovadas quando não hajam utilizados outros aeródromos ou aeroportos.
- d) Os passageiros em trânsito nos aeródromos nacionais.



4. Beneficiam de uma redução de 50% da taxa de passageiros em viagem nacional e internacional as crianças com idade compreendida entre 2 (dois) a 12 (doze) anos de idade.

5. Os serviços competentes dos aeródromos podem exigir prova das condições justificativas do direito às reduções.

Artigo 61º

**Reduções especiais**

1. As taxas estabelecidas no presente regulamento, com exceção da taxa de passageiros, podem ser especialmente reduzidas pela entidade competente pela sua aplicação, por forma a incentivar uma utilização mais intensiva, contribuir para diversificar os períodos de utilização dos serviços e por razões de ordem ambiental.

2. As reduções previstas no numero anterior, carecem de aprovação da Autoridade Aeronáutica, por forma a evitar práticas discriminatórias e anti concorrenciais.

CAPÍTULO V

**Disposições finais**

Artigo 62º

**Atualização da taxa**

A autoridade aeronáutica pode proceder à atualização dos valores das taxas espelhado no presente regulamento sempre que a considere justificada, mediante alteração deste regulamento, nos termos previstos da Lei 100/VII/2015, de 10 de dezembro.

Artigo 63º

**Norma revogatória**

Ficam expressamente revogados, a partir da data da entrada em vigor do presente regulamento, os seguintes diplomas:

- a) Deliberação de Conselho de Administração da AAC, publicada em B.O em 27 de abril de 2005;
- b) Deliberação de Conselho de Administração da AAC nº 1/2007, de 4 de julho de 2007;
- c) Deliberação de Conselho de Administração da AAC nº 2/2007, de 12 de setembro de 2007.
- d) Portaria nº 29/90, de 14 de julho, apenas na parte que contrarie o disposto no presente regulamento.

O Presidente do Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, *João dos Reis Monteiro*.

**Regulamento nº 01/ARE/2018**

**de 19 de março**

Compete a autoridade aeronáutica, nos termos do Código Aeronáutico de Cabo Verde e dos seus Estatutos, regulamentar, regular, supervisionar e exercer a função da autoridade da concorrência do sector do transporte aéreo.

Nestes termos, e por força das previsões dos artigos 136º do Código Aeronáutico de Cabo Verde e do artigo 10º dos Estatutos, a autoridade aeronáutica aprovou o Regulamento n.º 02/DRE/2016, de 23 de junho, visando determinar os princípios, as bases e os critérios tarifários, bem como, aprovar e registar as tarifas de transporte aéreo regular doméstico de passageiros.

Contudo, após uma avaliação à aplicação do Regulamento n.º 02/DRE/2016, a autoridade aeronáutica procedeu à sua alteração com o objetivo de ajustar e clarificar algumas normas em vigor.

Assim, a presente revisão tem por objeto fixar as condições aplicáveis às tarifas máximas por origem e destino, diferenciar os conceitos da venda direta, venda indireta, origem, destino e segmento. Importa realçar que, a par da presente revisão, mantem-se as regras para o registo de tarifas especiais e os princípios que devem orientar a regulação das tarifas aéreas.

Neste sentido, a autoridade aeronáutica garante a existência de condições que permitam satisfazer, de forma eficiente e sustentável a procura da prestação de serviços no setor, proteger os direitos e interesses dos consumidores designadamente em matéria de preços, tarifas e qualidade dos serviços, garantir aos consumidores um transporte aéreo regular, eficaz e com tarifas diferenciadas, assim como, procura evitar condutas anti-concorrenciais ou discriminatórias das entidades sujeitas à sua regulação.

Pretende-se assim reforçar o quadro normativo que, para além de assegurar a prestação de serviços de transporte aéreo eficiente e de qualidade que satisfaça o interesse público e dos consumidores, também proporcione a mobilidade e a universalidade.

Por último, com esta revisão proporciona-se a prossecução do funcionamento perfeito do mercado, evitando práticas e comportamentos abusivos ou ilícitos, incentivando as empresas a desenvolverem os processos mais eficientes e a tomar as decisões economicamente mais racionais, com vista ao seu equilíbrio económico-financeiro, à melhoria da qualidade do serviço e à oferta de tarifas diferenciadas, razoáveis e economicamente sustentáveis.

Nestes termos,

Ao abrigo do disposto nas alíneas q) e r) do artigo 10º, na alínea a) do artigo 13º todos do Estatutos da Agência de Aviação Civil (AAC), aprovado pelo Decreto-Lei nº 70/2014, de 22 de dezembro e do nº 2 do artigo 173º do Código Aeronáutico aprovado pelo Decreto-Legislativo nº 1/2001, de 20 de agosto, alterado pelo Decreto-Legislativo nº 4/2009, de 7 de setembro, manda a AAC publicar o seguinte:

Artigo 1º

**Alteração**

Os artigos 1º, 4º, 5º, 6º e 8º do Regulamento n.º 02/DRE/2016, de 23 de junho, passam a ter a seguinte redação:

«Artigo 1º

**Objeto**

1. *O presente regulamento fixa as condições aplicáveis para a aprovação das tarifas máximas por origem e destino e o registo de tarifas no transporte aéreo regular doméstico de passageiros pelas transportadoras aéreas licenciadas.*

Artigo 4º

**Condições aplicáveis**

*As tarifas máximas por origem e destino devem especificar as seguintes condições:*

- a) [...];
- b) [...];
- c) [...];
- d) [...];
- e) [...];
- f) [...];
- g) [...];
- h) [...];
- i) [...];
- j) [...];
- k) [...];
- l) [...];
- m) Disponibilidade no mínimo de 20% até ao máximo de 80% da oferta por origem e destino.

Artigo 5º

**Pedido de aprovação de tarifas máximas**

1. *Os pedidos de aprovação das tarifas máximas por origem e destino devem ser efetuados pelas transportadoras aéreas licenciadas mediante requerimento acompanhado das condições associadas nos termos do artigo 4º.*

