

Anexo
Tabela
Quadro do pessoal da magistratura do Ministério Público
(a que se refere o artigo 3.º)

Cargo	vagas
Procurador da República assistente	10
Procurador da República de 3ª classe	50
Procurador da República de 2ª classe	30
Procurador da República 1ª classe	20
Procurador da República de Círculo	18
Procurador-Geral Adjunto	15

O Presidente da Assembleia Nacional, *Basílio Mosso Ramos*

—————o§o—————
CONSELHO DE MINISTROS

—————
Decreto-Lei nº 10/2016
de 22 de Fevereiro

O tráfego aéreo verificado em alguns aeroportos de Cabo Verde está sob a ameaça crescente de congestionamento em razão do desequilíbrio entre a disponibilidade de infraestruturas aeroportuárias e a expansão da oferta do sistema de transportes aéreos.

Neste contexto, impõe-se garantir a utilização mais completa e mais flexível das capacidades limitadas nos aeroportos congestionados, a fim de restabelecer a estabilidade das operações.

Daí que a aprovação de horários (ou facilitação) e a atribuição de faixas horárias (ou coordenação) mostraram-se ser necessárias em aeroportos congestionados, isto é, em que a procura é superior à oferta, ou aeroportos quase congestionados, no primeiro e no segundo casos para permitir rentabilizar a utilização das infraestruturas, melhorar ou manter a qualidade de serviço prestado aos operadores e aos passageiros, a concorrência entre as operadoras e uma óptima utilização das aeronaves.

A implementação a tempo inteiro de um sistema de facilitação ou coordenação de horários visa principalmente maximizar a utilização das capacidades existentes das infraestruturas aeroportuárias, considerando que a maior parte do tempo os aeroportos se encontram em períodos de desocupação, não se justificando, por enquanto o aumento da capacidade.

Considerando as tendências de crescimento do transporte aéreo e o conseqüente aumento dos movimentos de aeronaves em Cabo Verde, a necessidade de uma coordenação dos horários de voos por forma a mitigar potenciais congestionamentos, e não obstante inexistência de um regulamento, a ASA, Aeroportos e Segurança Aérea, S.A., (ASA, S.A) vem assumido, de fato, a gestão do processo de aprovação de horários ou atribuição de faixas horárias.

É neste âmbito que se desenvolve o presente diploma, cujo objetivo é regular a facilitação e a coordenação de horários nos aeroportos nacionais aqui designados como facilitados e coordenados, instituindo um sistema que permita maximizar a utilização das infraestruturas aeroportuárias.

Assim, o presente diploma procede a nomeação da ASA, S.A., como entidade coordenadora nacional de jure, estabelecendo as condições para a facilitação ou coordenação dos aeroportos. Deste modo, atribui à autoridade aeronáutica a competência para designar aeroportos facilitados ou coordenados.

Ainda, o presente diploma prevê a criação de um Comité Nacional de Coordenação, para coadjuvar o coordenador nacional, essencialmente, desempenhando funções consultivas e de mediação no que respeita à atribuição de faixas horárias.

Ademais, pretende-se, nos termos do presente diploma, atribuir à autoridade aeronáutica, enquanto entidade reguladora do setor da aviação civil, a responsabilidade pela supervisão e fiscalização da gestão do processo de facilitação e de coordenação de horários, bem como do cumprimento das respetivas normas internacionais estabelecidas por parte das transportadoras aéreas, utilizadoras das mesmas.

Por fim, o presente diploma estabelece que pela prestação do serviço de facilitação ou coordenação de horários e como contrapartida da respetiva utilização, é devida uma taxa a ser criada nos termos da lei.

Assim,

No uso da faculdade conferida pela alínea *a*) do n.º 2 do artigo 204.º da Constituição, o Governo decreta o seguinte:

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º

Objeto

O presente diploma regula a aprovação de horários e a atribuição de faixas horárias nos aeroportos nacionais.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. A aprovação de horários ou atribuição de faixas horárias é aplicável apenas aos aeroportos nacionais designados pela autoridade aeronáutica, como aeroporto facilitado ou coordenado.

2. O presente diploma não abrange a atribuição de direitos de tráfego, que são objeto de regulamento próprio.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do disposto no presente diploma, entende-se por:

- a*) «Aeroporto coordenado», qualquer aeroporto onde, para aterrar ou descolar, uma transportadora aérea ou qualquer outro operador aéreo necessite da atribuição de uma faixa horária por um coordenador, com exceção dos voos estatais, das aterragens de emergência e dos voos humanitários;



- b) «Aeroporto facilitado», qualquer aeroporto onde, para aterrar ou descolar, uma transportadora aérea ou qualquer outro operador aéreo necessite um horário previamente aprovado por um coordenador, com exceção dos voos estatais, das aterragens de emergência, dos voos humanitários, das escalas técnicas e da aviação geral e executiva;
- c) «Aprovação de horário ou facilitação», a aprovação dada por um coordenador para utilizar toda a gama de infraestruturas aeroportuárias necessárias para explorar um serviço aéreo num aeroporto facilitado numa data e horário específico, para efeitos de descolagem ou aterragem nas condições atribuídas por um coordenador nos termos do presente diploma;
- d) «Atribuição de faixa horária ou coordenação», a autorização dada por um coordenador para utilizar toda a gama de infraestruturas aeroportuárias necessárias para explorar um serviço aéreo num aeroporto coordenado numa data e horário específico, para efeitos de descolagem ou aterragem nas condições atribuídas por um coordenador nos termos do presente diploma;
- e) «Declaração de capacidade», a expressão, em termos operacionais, de toda a capacidade disponível de aprovação de horários ou atribuição de faixas horárias num aeroporto durante cada período de facilitação ou coordenação, que tem em conta todos os fatores técnicos, operacionais e ambientais que afetam o desempenho da infraestrutura aeroportuária e os seus vários subsistemas;
- f) «Entidade gestora de um aeroporto», a entidade que, de modo exclusivo, ou a par de outras atividades, tem, nos termos da legislação ou regulamentação nacional em vigor, por missão administrar e gerir as infraestruturas aeroportuárias e coordenar e controlar as atividades dos diversos operadores presentes no aeroporto ou no sistema de aeroportos em causa;
- g) «Série de faixas horárias», pelo menos cinco faixas horárias que tenham sido pedidas para um período de programação regularmente à mesma hora, no mesmo dia da semana, e atribuídas de acordo com o pedido ou, se tal não for possível, num horário aproximado.

CAPÍTULO II

CONDIÇÕES PARA A FACILITAÇÃO OU COORDENAÇÃO DOS AEROPORTOS

Artigo 4.º

Designação de Aeroportos

Para efeitos da aplicação do disposto no presente diploma a autoridade aeronáutica deve, designar os aeroportos facilitados ou coordenados, mediante a avaliação de estudos e declaração de capacidade.

Artigo 5.º

Entidade coordenadora nacional

1. É nomeada a ASA, Aeroportos e Segurança Aérea, S.A, (ASA, S.A) como a entidade coordenadora nacional do processo de aprovação de horários ou atribuição de faixas horárias.

2. A entidade coordenadora nacional, dotada de conhecimentos profundos de facilitação e coordenação da programação de horários das transportadoras aéreas, é responsável pela aprovação de horários, distribuição de faixas horárias e fiscalização dos horários distribuídos num aeroporto facilitado ou coordenado.

3. Compete à autoridade aeronáutica avaliar o processo de aprovação de horários ou atribuição de faixas horárias pela ASA, S.A, e assegurar as funções de coordenador em caso de avaliação negativa.

Artigo 6.º

Independência

1. A entidade designada para exercer as funções de coordenador nacional do processo de aprovação de horários e atribuição de faixas horárias deve manter esta atividade independente, através de uma separação adequada das demais atividades que exerça.

2. Para efeitos do disposto no número anterior, a entidade designada deve organizar a respetiva contabilidade, efetuando uma rigorosa separação contabilística entre as atividades ligadas à facilitação e à coordenação e as restantes atividades, e, sempre que possível, garantir essa independência a nível funcional.

3. Quando não seja possível garantir a independência funcional a que se refere os artigos anteriores, deve a entidade designada justificá-la, fundamentadamente, à autoridade aeronáutica.

Artigo 7.º

Declaração de Capacidade

1. Num aeroporto facilitado ou coordenado, a entidade gestora do aeroporto deve submeter para a aprovação da autoridade aeronáutica a declaração de capacidade, duas vezes por ano, antes de cada período de facilitação ou coordenação, tendo em conta todos os condicionalismos relevantes de caráter técnico, operacional e ambiental, bem como as eventuais alterações dos mesmos.

2. A entidade gestora do aeroporto facilitado ou coordenado deve enviar à autoridade aeronáutica a declaração de capacidade dentro dos prazos estabelecidos por esta, com base no calendário de atividade publicado pela Associação Internacional de Transporte Aéreo – IATA.

3. A declaração de capacidades, bem como quaisquer alterações destes, são analisadas e avaliadas em pormenor, de modo a aumentar a capacidade, os horários e o número de faixas horárias disponíveis para aprovação e atribuição, antes de ser adotada uma decisão final sobre os parâmetros de aprovação de horários e atribuição das faixas horárias.

4. Todos os documentos pertinentes relativos aos parâmetros de aprovação de horários ou atribuição de faixas horárias são colocados à disposição das partes interessadas que o solicitarem.



Artigo 8.º

Aprovação de horários e atribuição de faixas horárias

1. O acesso a um aeroporto nacional facilitado ou coordenado só é possível mediante a aprovação do horário ou atribuição de faixa horária à transportadora aérea.

2. A aprovação de horário ou atribuição de faixa horária é feita de forma independente de qualquer parte interessada e de acordo com princípios de transparência, neutralidade e não discriminação.

3. O coordenador utiliza, durante o processo de aprovação do horário ou atribuição de faixa horária, os princípios e as regras estabelecidos internacionalmente e publicados pela IATA.

4. O coordenador pode recusar a aprovação de um horário ou a atribuição de uma faixa horária ou de séries de faixas horárias e exigir a restituição das já atribuídas, nas situações em que a transportadora aérea em causa tenha desrespeitado de forma reiterada e intencional as normas de aprovação, atribuição e utilização de horários aprovados ou faixas horárias atribuídas.

5. Caso tenham sido impostas obrigações de serviço público numa rota, a autoridade aeronáutica pode determinar que na aprovação de horário ou atribuição de faixa horária sejam reservados os horários ou faixas horárias necessárias para essas rotas.

Artigo 9.º

Comité Nacional de Coordenação

1. É criado o Comité Nacional de Coordenação dos aeroportos coordenados, que se rege pelos respetivos estatutos, que deve contemplar, nomeadamente, a participação, as eleições, a periodicidade das reuniões.

2. O Comité Nacional de Coordenação desempenha funções consultivas e de mediação no que respeita à atribuição de faixas horárias nos aeroportos coordenados e presta assessoria ao coordenador nacional em questões relacionados com a declaração da capacidade aeroportuária, parâmetros de atribuição de faixa horária, fiscalização e utilização de faixas horárias, definição de regras locais e mediação em caso de queixas de operadores.

3. São membros do Comité Nacional de Coordenação, pelo menos, as transportadoras aéreas que utilizem regularmente o aeroporto, as organizações que as representam, a entidade gestora do aeroporto em causa, as autoridades competentes de controlo de tráfego aéreo, as empresas prestadoras de serviços de assistência em escala e os representantes da aviação geral que utilizem regularmente o aeroporto.

4. A autoridade aeronáutica e a entidade coordenadora são convocadas, na qualidade de observadores, para as reuniões do Comité de Nacional de Coordenação.

CAPÍTULO III

SUPERVISÃO, FISCALIZAÇÃO E REGIME SANCIONATÓRIO

Artigo 10.º

Supervisão e fiscalização

1. Compete à autoridade aeronáutica a supervisão e a fiscalização da entidade coordenadora no que se refere ao processo de aprovação de horário ou atribuição de faixas horárias.

2. Para efeitos do disposto no número anterior a autoridade aeronáutica tem acesso aos sistemas de informação implementados pelo coordenador para aprovação de horário ou atribuição de faixa horária e controlar a programação dos movimentos das aeronaves e pode solicitar toda a informação que considere pertinente ao coordenador e às transportadoras aéreas.

3. A entidade coordenadora nacional e as transportadoras aéreas não podem recusar a prestação da informação referida no número anterior, no prazo estipulado pela autoridade aeronáutica.

4. Compete ainda à autoridade aeronáutica fiscalizar o cumprimento das condições e requisitos de independência previstos no artigo 6.º, podendo verificar a inexistência de fluxos financeiros entre a prestação de serviços de aprovação de horário ou atribuição de faixa horária e as restantes atividades.

Artigo 11.º

Contraordenações e sanções

1. A violação das disposições do presente diploma não seja caracterizada por lei como crime, constitui contraordenação punível, ao abrigo do Regime das Contraordenações Aeronáuticas Cíveis, com coima e sanções acessórias nos termos dos números seguintes.

2. É punido com coima de 500.000\$00 (quinhentos mil escudos) a 5.000.000\$00 (cinco milhões de escudos):

- a) A não devolução das faixas atribuídas no âmbito de uma série de faixas horárias, no prazo estabelecido, pela transportadora aérea que não as venha a utilizar no período de tráfego a que respeitam, salvo se tal se dever aos motivos previstos no n.º 4;
- b) A aterragem ou descolagem duma aeronave nos aeroportos coordenados sem que previamente tenha sido atribuída uma faixa horária à transportadora aérea;
- c) A aterragem ou descolagem duma aeronave nos aeroportos coordenados em violação da data específica da faixa horária atribuída, de forma reiterada, salvo se tal se dever a motivo de força maior ou a razões operacionais;
- d) A inexistência de separação funcional, por parte da entidade coordenadora designada, entre a atividade de coordenador nacional do processo de aprovação de horário ou atribuição de faixa horária e as demais atividades que presta;
- e) A inexistência de separação contabilística, por parte da entidade coordenadora designada, entre as atividades ligadas à aprovação de horários ou atribuição de faixas horárias e as restantes atividades desenvolvidas.

3. É punido com coima de 300.000\$00 (trezentos mil escudos) a 3.000.000\$00 (três milhões de escudos):

- a) A recusa ou o impedimento por qualquer meio, por parte da entidade coordenadora designada do



acesso a informações, documentos ou instalações que permitam à autoridade aeronáutica fiscalizar o cumprimento do disposto no artigo 7.º, bem como a não justificação da separação funcional;

b) A não devolução da faixa horária atribuída, pela transportadora aérea que não a vá realizar, salvo se tal se dever a motivo de força maior ou aos motivos previstos no n.º 4;

c) A aterragem ou descolagem de uma aeronave nos aeroportos coordenados na data para a qual foi atribuída a faixa horária, mas em violação da mesma faixa horária, sem que tal se deva a motivo de força maior ou a razões operacionais;

d) A recusa de prestação de informação por parte da entidade coordenadora nacional e das transportadoras aéreas, nos termos do n.º 2 do artigo 10.º;

e) A prestação de informação prevista no n.º 3 do artigo 10.º por parte da entidade coordenadora nacional e das transportadoras aéreas fora dos prazos fixados pela autoridade aeronáutica.

4. Para efeitos do disposto nas alíneas a) do n.º 2 e b) do n.º 3, são considerados os seguintes motivos:

a) Circunstâncias imprevisíveis e inevitáveis alheias à capacidade de intervenção da transportadora aérea, que tenham levado:

i. À imobilização do tipo de aeronave geralmente utilizado para o serviço aéreo em causa;

ii. Ao encerramento de um aeroporto ou espaço aéreo;

iii. A sérias perturbações de operações efectuadas nos aeroportos em causa, incluindo nas séries de faixas em outros aeroportos que tenham sido afectadas por tais perturbações durante uma parte substancial do período de programação pertinente;

b) Interrupção dos serviços aéreos, devido a medidas destinadas a afectar esses serviços, que tornem prática ou tecnicamente impossível a realização das operações planeadas pela transportadora aérea.

5. Para efeitos do disposto nas alíneas c) do n.º 2 e c) do n.º 3, consideram-se razões operacionais a interrupção dos serviços aéreos, devido a medidas destinadas a afectar esses serviços, que tornem prática ou tecnicamente impossível a realização das operações planeadas pela transportadora aérea.

6. Para efeitos do disposto nas alíneas c) do n.º 2 e b) e c) do n.º 3, consideram-se casos de força maior:

a) Aeronaves que se encontrem em situações urgentes, tendo em conta razões meteorológicas, de falha técnica ou de segurança de voo;

b) Alteração horária imprevista provocada por uma anormal perturbação no controlo de tráfego aéreo;

c) Alteração horária imprevista provocada por atrasos não imputáveis à entidade gestora aeroportuária ou à transportadora aérea;

d) Alteração horária imprevista provocada por razões meteorológicas.

7. A entidade coordenadora nacional designada é competente para fiscalizar e denunciar à autoridade aeronáutica os comportamentos previstos nos n.ºs 2 e 3, de que tenham conhecimento.

Artigo 12.º

Processamento das contraordenações

1. Compete à autoridade aeronáutica instaurar e instruir os processos de contraordenação relativos às infrações previstas no presente diploma bem como proceder à aplicação das respetivas coimas e sanções acessórias a que haja lugar.

2. A punição por contraordenação deve ser comunicada pela autoridade aeronáutica à entidade coordenadora nacional.

3. O produto das coimas aplicadas em processos de contraordenação reverte em 60% (sessenta por cento) a favor do Estado e em 40% (quarenta por cento) a favor da autoridade aeronáutica.

Artigo 13.º

Regime subsidiário

Em tudo o que não estiver especialmente regulado no presente capítulo são aplicáveis o Regime das Contraordenações Aeronáuticas Civas, aprovado pelo Decreto-lei n.º 57/2005, de 29 de agosto, o Código e regulamentos aeronáuticos, bem como e o Regime Jurídico Geral das Contraordenações, aprovado pelo Decreto-legislativo n.º 9/95, de 27 de outubro.

CAPÍTULO VI

DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 14.º

Taxas

Pela prestação do serviço de aprovação de horário ou atribuição de faixa horária e como contrapartida da respetiva utilização é devida uma taxa, cobrada simultaneamente com as taxas de aterragem e de descolagem, por movimento, a ser aprovada, nos termos da lei, em regulamento da autoridade aeronáutica.

Artigo 15.º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no prazo de trinta dias contados da data da sua publicação.

Aprovado em Conselho de Ministros de 29 de dezembro de 2015.

José Maria Pereira Neves - Cristina Isabel Lopes da Silva Monteiro Duarte - Maria de Jesus Veiga Miranda

Promulgado em 16 de Fevereiro de 2016

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE CARLOS DE ALMEIDA FONSECA

