



CONSELHO DE MINISTROS
PROPOSTA DE LEI N.º /IX/2019
DE DE

ASSUNTO: Aprova o regime jurídico da concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil.

EXPOSIÇÃO DE MOTIVOS

Com o crescente incremento do turismo no País, o Governo está comprometido com o crescimento, expansão e desenvolvimento dos aeroportos e aeródromos de modo a promover a conectividade aérea e a qualidade do serviço.

Para alcançar tal desiderato e considerando que a atribuição a privados já se encontra prevista na legislação em vigor, é intenção do Governo concessionar o serviço público aeroportuário a operadores e investidores privados, com o objetivo de expandir e modernizar a rede aeroportuária cabo-verdiana e, ao mesmo tempo, promover o turismo no País, reforçando a posição competitiva dos aeroportos nacionais em benefício da economia nacional e dos utilizadores e utentes das estruturas aeroportuárias.

O Decreto-Legislativo n.º 1/2014, de 26 de setembro, estabeleceu o quadro jurídico geral da concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil nos Aeroportos e Aeródromos do País, bem como de exploração e desenvolvimento das infraestruturas de apoios à navegação aérea, tendo atribuído a concessão à Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea, S.A. –ASA, S.A. - sem, contudo, ter chegado a concretizar-se a celebração do respetivo contrato de concessão.

Com a presente Proposta de Lei pretende-se proceder às alterações ao quadro jurídico geral da concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil nos Aeroportos e Aeródromos do País, pela via de revogação do Decreto-Legislativo n.º 1/2014, de 26 de setembro, e da introdução de modificações necessárias a um ambiente legal e regulatório adequado que permita assegurar que os aeroportos e aeródromos do País sejam geridos de forma sã e prudente e de acordo com as melhores práticas internacionais e, simultaneamente, garantindo a capacidade de financiamento necessária à prossecução dos investimentos necessários nomeadamente no que respeita ao aumento da capacidade.

Neste contexto, a presente Proposta de Lei segrega as atividades de operação aeroportuária e de navegação aérea, seguindo uma tendência adotada na generalidade dos aeroportos e aconselhada pela comunidade internacional. Considera-se que a atividade de navegação aérea, incluindo a gestão do tráfego aéreo, se estende a uma área aérea que não se cinge aos perímetros aeroportuários. Sem prejuízo da cada vez maior eficiência, especialização técnica e investimento que esta atividade exige, entende-se que a gestão desta atividade pode e deve ser mantida em mãos públicas, ficando, deste modo, excluída do contrato de concessão a celebrar.

Por outro lado, clarifica-se e completa-se o quadro jurídico vigente, regulando algumas matérias que nele se encontram omissas e que são relevantes para uma compreensão clara dos poderes e deveres do Estado e da concessionária, designadamente as matérias referentes à definição dos poderes da concessionária, à maior regulação em matéria da categoria e à cobrança das taxas aeroportuárias.

Aproveita-se ainda para rever o sistema de taxas aeroportuárias e não aeroportuárias, tendo em conta a regulação económica do sector, visando a gestão eficiente dos serviços aeroportuários e a remuneração adequada do capital, que permita a realização de investimentos em novas e nas atuais infraestruturas.

Simultaneamente, torna-se o regime atual mais flexível, reduzindo a exaustividade de regulação de certas matérias, nomeadamente no que concerne ao prazo da concessão e de regulação económica, em que se entende que a lei deve fixar os princípios e regras gerais, mas deve ser dada flexibilidade para a definição dos concretos termos do regime de regulação económica no contrato de concessão.

Sem prejuízo estabelecem-se, desde já, os princípios e regras da regulação económica com base num modelo de dupla caixa – mais conhecido pela expressão inglesa *dual till* – por se entender ser o mais racional e adequado para os objetivos que se pretendem atingir e, ao mesmo tempo, por ser aquele que se julga mais adequadamente prosseguir o interesse público. O modelo de *dual till* é um modelo onde receitas reguladas coexistem com as receitas não reguladas, assegurando que é regulado apenas aquilo que deve ser regulado, isto é, a vertente da atividade aeroportuária que respeita ao serviço público aeroportuário propriamente dito. Assim, assegura-se que a intervenção da autoridade reguladora ocorra onde a mesma seja necessária e justificada.

No que respeita às receitas reguladas, opta-se pelo estabelecimento de um modelo de regulação económica de evolução dos preços com base em critérios estritamente definidos pelo Estado, conjuntamente com a concessionária, no contrato de concessão.

A autoridade reguladora também sindicada, *ex post*, o cumprimento pela concessionária dos princípios, regras e critérios de regulação económica.

Finalmente, continuam a prever-se Planos Diretores Aeroportuários, que são os documentos inseridos no âmbito do Sistema Aeroportuário Nacional, onde serão expostos os potenciais investimentos considerados pela concessionária nos aeroportos e aeródromos nacionais.

Até à celebração do contrato de concessão a exploração do serviço público aeroportuário manter-se-á nos mesmos moldes em que tem vindo a ser explorado pela ASA, S.A. e com o mesmo objeto.

Foi promovida a audição da ASA, S.A.

Assim,

Nos termos da alínea b) do n.º 1 do artigo 203.º da Constituição, o Governo submete à Assembleia Nacional a seguinte proposta de Lei:

Artigo 1.º

Objeto

É aprovado o regime jurídico da concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil, em anexo à presente Lei, da qual faz parte integrante.

Artigo 2.º

Regulamentação

O Governo aprova por Decreto-Lei as bases da concessão assim como a atribuição da concessão a entidade privada e os termos da transmissão dos ativos da Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea, S.A. (ASA, S.A.) necessários à prossecução da concessão.

Artigo 3.º

Disposição transitória

1. Até à celebração do contrato de concessão a ASA, S.A. mantém as suas atribuições no âmbito da concessão do serviço público aeroportuário por forma a assegurar a continuidade do serviço.
2. Os quantitativos das taxas e a estrutura tarifária praticados, nos termos dos diplomas legais e regulamentares anteriores, mantêm-se em vigor até à sua alteração, que deverá respeitar os termos previstos na presente Lei.

Artigo 4.º

Norma revogatória

São revogados:

- a) O Decreto-Legislativo n.º 1/2014, de 26 de setembro;
- b) O artigo 10, alíneas q) e r), dos Estatutos da Agência de Aviação Civil, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 70/2014, de 22 de dezembro;
- c) O artigo 42.º do Decreto-Lei n.º 51/2014, de 17 de setembro.

Artigo 5.º

Entrada em vigor

A presente Lei entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovada em Conselho de Ministros de 4 de abril de 2019.

José Ulisses de Pina Correia e Silva

Fernando Elísio Leboucher Freire de Andrade

ANEXO
(A que se refere o artigo 1.º)

Regime jurídico da concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil

CAPÍTULO I
DISPOSIÇÕES GERAIS

Artigo 1.º
Objeto

1. O presente regime estabelece o quadro jurídico geral da concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil nos Aeroportos e Aeródromos do País, que inclui a operação manutenção, financiamento e expansão dos mesmos.
2. A prestação do serviço público relativo à exploração e desenvolvimento das infraestruturas e dos serviços de apoio à navegação aérea, designadamente a gestão de tráfego aéreo, em todas as suas vertentes e o desenvolvimento, instalação, gestão e exploração dos inerentes sistemas de comunicações, navegação, vigilância e controlo do espaço aéreo e infraestruturas associadas e atividades conexas mantém-se na Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea, S.A. –ASA, S.A. ou em empresa resultante de cisão desta para as quais serão transferidos todos os direitos e obrigações, de qualquer fonte e natureza, incluindo posições contratuais de que é atualmente titular a ASA, S.A. na área das atribuições referidas.
3. O presente regime estabelece ainda as regras gerais do licenciamento do uso privativo dos bens de domínio público aeroportuário e do exercício de atividades e serviços nos aeroportos e aeródromos públicos nacionais, bem como das taxas conexas a estas operações.

Artigo 2.º
Atribuição da concessão

1. A concessão mencionada no artigo anterior será atribuída a entidade pública ou privada nos termos da lei mediante a celebração do respetivo contrato, nos termos do presente regime.
2. O prazo máximo da concessão é de cinquenta anos a contar da data da verificação das condições precedentes constantes do respetivo contrato de concessão, no âmbito do qual se definirá o prazo concreto da mesma, sem prejuízo da possibilidade de prorrogação nos termos a definir.
3. Ficam mandatados os membros do Governo responsáveis pelas áreas das Finanças e da aviação civil para, em nome e representação do Estado, celebrar o contrato de concessão, nos termos do presente regime.

Artigo 3.º
Procedimentos de adjudicação da concessão

1. A concessão é adjudicada mediante procedimentos de seleção indicados no número seguinte que se revelem mais adequados, em cada caso, ao interesse público, à economia e eficiência e à operacionalidade da exploração aeroportuária.

2. Para efeitos do disposto no número anterior, consideram-se procedimentos de seleção concorrenciais os seguintes:

- a) Concurso público;
- b) Concurso limitado com prévia qualificação;
- c) Concurso restrito; ou
- d) Ajuste direto

Artigo 4.º

Poderes e prerrogativas de autoridade da concessionária

1. Sem prejuízo do que se encontre previsto na lei e do que resulte do contrato de concessão, a concessionária detém os poderes e as prerrogativas do concedente quanto:

- a) Ao licenciamento da ocupação e do exercício de atividades e serviços em bens do domínio público aeroportuário incluídos no âmbito da concessão, bem como no que concerne à prática de todos os atos respeitantes à execução, à modificação e à extinção de licenças;
- b) À fixação das contrapartidas devidas pela ocupação e pelo exercício de atividades e serviços em bens do domínio público aeroportuário incluídos no âmbito da concessão;
- c) À cobrança coerciva das contrapartidas devidas, sendo os créditos correspondentes equiparados, para todos os efeitos legais, aos créditos do Estado e constituindo título executivo as respetivas faturas, certidões de dívidas ou documentos equivalentes;
- d) À expropriação por utilidade pública, na qualidade de entidade expropriante, de todos os bens imóveis e dos direitos a eles relativos que se mostrem necessários à prossecução do serviço público concessionado, sem prejuízo do exercício, nos termos do regime legal de expropriações, das competências próprias do membro do Governo competente e dos custos resultantes das expropriações serem suportados pelo concedente;
- e) Ao exercício, de acordo com a legislação aplicável, dos poderes decorrentes da constituição e da imposição nas áreas próximas aos aeroportos, de zonas de proteção e outras restrições de utilidade pública da ocupação e da utilização dos solos, nomeadamente de medidas preventivas e servidões aeronáuticas;
- f) À implantação de traçados, ocupação de terrenos e constituição de servidões, designadamente de passagem e servidões aéreas, bem como ao aproveitamento de bens públicos que se revelem indispensáveis à realização de obras necessárias à concessão, de acordo com a legislação em vigor;
- g) À elaboração e aplicação de normas regulamentares no âmbito da atividade concessionada, designadamente em matéria de segurança, ambiente e acesso e utilização dos serviços englobados nas atividades e serviços aeroportuários;
- h) À execução coerciva das suas decisões de autoridade.

2. A expropriação de bens e direitos necessários ao exercício das atividades concessionadas prevista na alínea d) do número anterior é de utilidade pública e tem caráter urgente.

3. São, igualmente, de utilidade pública a constituição de todas as servidões e áreas de proteção e demais medidas de restrição da ocupação e uso dos solos previstas nas alíneas e) e f) do n.º 1.

CAPÍTULO II DOMÍNIO PÚBLICO AEROPORTUÁRIO

Artigo 5.º **Bens do domínio público aeroportuário**

1. Pertencem ao domínio público aeroportuário:

- a) Os espaços aéreos subjacentes às áreas de soberania nacional acima do limite reconhecido ao proprietário;
- b) Os terrenos ocupados pelos aeroportos e aeródromos nacionais, bem como os situados nas zonas confinantes sujeitos à servidão aeronáutica, com exceção dos afetos a fins militares e dos pertencentes a entidades privadas enquanto não forem expropriados; e
- c) As obras, construções e instalações afetadas ao serviço dos aeroportos e aeródromos, à atividade aeroportuária de apoio à aviação civil e da navegação aérea.

2. A zona aeroportuária a que se refere a alínea b) do número anterior compreende todas as superfícies terrestres consideradas necessárias à exploração e expansão, quer sejam pertencentes a entidades privadas quer pertencentes a entidades públicas.

3. O conjunto dos bens móveis e imóveis que constituem as infraestruturas aeroportuárias é considerado uma universalidade pública, não podendo esses bens serem penhorados ou arrestados, mantendo-se esse mesmo regime em caso de concessão ou subconcessão.

4. O domínio público aeroportuário é da titularidade do Estado.

5. Para efeito do previsto no presente regime, zona de jurisdição aeroportuária abrange as zonas aeroportuárias do país convenientemente delimitadas e definidas, em planta à escala apropriada, em relação aos aeroportos e aeródromos nacionais.

6. A entidade gestora aeroportuária concessionária do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil, durante o período da concessão, tem o direito exclusivo de gestão e exploração das infraestruturas aeroportuárias, sem prejuízo do disposto no número seguinte.

7. A utilização dos bens do domínio público aeroportuário pode ser licenciada a privados pelas entidades gestoras aeroportuárias a quem tiver cometida a sua gestão e ou exploração, nos termos dos capítulos seguintes.

Artigo 6.º **Utilização comum**

Os bens do domínio público aeroportuário são de uso e fruição comum, desde que sejam feitos no estrito cumprimento da lei e das condições definidas para o exercício das atividades aeroportuárias e de outras atividades acessórias, complementares ou subsidiárias.

CAPÍTULO III LICENCIAMENTO

Artigo 7.º

Âmbito objetivo do licenciamento

1. Sem prejuízo das normas aplicáveis à utilização do domínio público aeroportuário, a ocupação de terrenos, edificações ou outras instalações e o exercício de qualquer atividade e serviço na área dos aeroportos e aeródromos públicos nacionais carecem de licença das entidades gestoras aeroportuárias a quem estiver cometida a sua gestão e/ou exploração.
2. O licenciamento das atividades de assistência em escala é objeto de legislação própria.

Artigo 8.º

Procedimentos de seleção

1. As licenças são outorgadas mediante procedimentos de seleção indicado no número seguinte que se revelem mais adequados, em cada caso, ao interesse público, à economia e eficiência e à operacionalidade da exploração aeroportuária.
2. Para efeitos do disposto no número anterior, consideram-se procedimentos de seleção concorrenciais os seguintes:
 - a) Concurso público;
 - b) Concurso limitado com prévia qualificação;
 - c) Concurso restrito; ou
 - d) Ajuste direto.
3. Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, são outorgadas por ajuste direto as licenças referentes à ocupação e ou utilização de:
 - a) Terrenos, instalações e locais destinados ao exercício de atividades direta e imediatamente relacionadas com o apoio à partida e chegada de aeronaves, bem como ao embarque, desembarque e encaminhamento de passageiros, carga ou correio;
 - b) Terrenos e instalações destinados ao exercício das atividades de assistência em escala, em particular as de abastecimento de combustíveis e lubrificantes, de aprovisionamento, reparação e manutenção de aeronaves e outras de idêntica natureza;
 - c) Terrenos e instalações destinados a serviços públicos;
 - d) Terrenos e instalações destinados a entidades que exerçam atividades de interesse público; e
 - e) Locais destinados a atividade comercial, publicitária e atividades similares.
4. A entidade gestora aeroportuária pode ainda, fundamentadamente, outorgar licenças por ajuste direto, quando:

a) Tendo havido um procedimento concursal prévio utilizado para o mesmo fim, este tenha ficado deserto, nenhuma candidatura tenha sido admitida ou todas as propostas apresentadas tenham sido consideradas inaceitáveis e desde que as condições iniciais de seleção e outorga não sejam substancialmente alteradas;

b) A licença deva ser atribuída a uma determinada entidade por motivos de especificidade técnica, de proteção de direitos exclusivos ou de propriedade intelectual ou ainda quando, na medida do estritamente necessário e por razões de urgência imperiosa, resultante de acontecimentos imprevisíveis para a entidade gestora aeroportuária e que não lhe sejam imputáveis, não possam ser observados os prazos previstos para outros procedimentos de seleção;

c) Os terrenos, instalações ou locais a licenciar se destinem a atividades que sejam complementares, extensões ou ampliações de outra ou outras atividades realizadas pelo mesmo titular e já objeto de licenciamento anterior ou se mostre inconveniente, por motivos de exploração comercial, de segurança ou de operacionalidade do aeroporto ou aeródromo, a existência em simultâneo de várias entidades licenciadas para o mesmo fim;

d) Se trate de licenciamento de locais destinados à instalação de máquinas automáticas e equipamentos similares;

e) Se trate de licenciamento de locais ou espaços de área igual ou inferior a 50 metros quadrado, independentemente do fim a que se destinem.

5. Fora dos casos previstos nos números anteriores, pode o membro do Governo responsável pela área dos Transportes Aéreos autorizar a negociação direta de uma licença desde que o Conselho de Ministros, por Resolução, reconheça a existência de interesse nacional.

6. Os procedimentos de seleção referidos no presente artigo regem-se pelo estabelecido pela entidade gestora aeroportuária no procedimento de seleção aplicado e, supletivamente, em tudo o que não esteja especialmente regulado, pelo disposto no código da contratação pública, com as devidas adaptações.

Artigo 9.º

Condições de admissão, regras de procedimento e critérios de seleção

1. Para efeitos do disposto no n.º 6 do artigo anterior, compete à entidade gestora aeroportuária a fixação e a comunicação ou publicação atempada e adequada do procedimento de seleção adotado para o licenciamento de ocupação e de exercício de atividades na área dos aeroportos e aeródromos e das respetivas condições de admissão e regras processuais e dos critérios de seleção aplicáveis.

2. Os fatores que intervêm na atribuição das licenças são fixados no programa do concurso, no anúncio, no convite ou em instrumento equivalente, consoante o procedimento adotado.

3. Nos casos em que o licenciamento se processe por procedimento concursal, as respetivas condições de admissão, regras processuais e critérios de seleção devem constar do aviso de lançamento do concurso, a publicar num jornal de maior circulação nacional.

Artigo 10.º
Conteúdo das licenças

Os títulos das licenças devem mencionar, nomeadamente:

- a) A identidade do titular;
- b) Os terrenos, edificações e outras instalações que forem objeto do licenciamento;
- c) O fim ou atividade a que se destina a licença;
- d) O tipo e o montante das taxas a pagar pelo licenciamento;
- e) O prazo; e
- f) Quaisquer outras condições particulares do licenciamento, designadamente as relativas a eventuais compensações resultantes de reversão para entidade gestora aeroportuária de construções e equipamentos inseparáveis dos terrenos, edificações e instalações objeto de licenciamento.

Artigo 11.º
Prazo das licenças

1. As licenças são outorgadas por prazo certo até ao limite de cinco anos, podendo ser sucessivamente prorrogadas por períodos inferiores ou superiores àquele limite, consoante os casos, desde que a prorrogação seja requerida pelos respetivos titulares com a antecedência mínima de 90 dias relativamente ao termo do período em vigor da mesma.
2. As licenças não podem ter um prazo global de vigência superior a 20 anos, salvo quando, durante esse período, envolvam a realização de investimentos significativos pelos seus titulares nos termos previstos no número seguinte.
3. As licenças que envolvam a realização de investimentos significativos pelos seus titulares na implantação de construções, instalações ou equipamentos necessários às atividades licenciadas ou no exercício de atividades de especial complexidade, cuja amortização exija um prazo superior a 5 anos, podem ser outorgadas por um prazo inicial até 50 anos.
4. As licenças referidas no número anterior podem ser sucessivamente prorrogadas, por um ou mais períodos, não podendo aquele prazo e respetivas prorrogações exceder, em qualquer caso, o período da concessão.
5. As prorrogações das licenças referidas no presente artigo dependem sempre de autorização expressa da entidade gestora aeroportuária.

Artigo 12.º
Regime das atividades e serviços licenciados

1. As atividades e serviços licenciados devem ser exercidos de modo continuado e sem outras interrupções que não as resultantes da respetiva natureza e função, de caso fortuito ou de força maior.
2. Os titulares de licenças não podem prevalecer-se do conteúdo ou prazo de vigência destas, em prejuízo das leis e regulamentos em vigor ou das determinações dos órgãos de polícia, regulação e

fiscalização das atividades exercidas nos aeroportos e aeródromos, no exercício das competências que lhes estão atribuídas por lei.

Artigo 13.º

Execução de obras ou trabalhos

1. Os titulares de licenças podem construir, reconstruir, demolir, ampliar, alterar, modificar ou remodelar os terrenos, construções e instalações objeto das mesmas desde que previamente autorizados por escrito pela entidade gestora aeroportuária, sem prejuízo de outros requisitos e do regime fixados por lei ou regulamento, bem como da intervenção de outras autoridades ou entidades no âmbito da legislação específica aplicável ao tipo e natureza da obra ou trabalho a realizar.
2. Para efeitos do disposto no número anterior, os titulares das licenças devem instruir o requerimento para autorização das obras ou trabalhos com peças escritas e desenhadas e demais elementos que sejam, entretanto, indicados pelas entidades gestoras aeroportuárias, como necessários.
3. A autorização ou aprovação das obras ou trabalhos pode ser condicionada à introdução das alterações, devidamente fundamentadas, que sejam entendidas necessárias por razões de exploração ou segurança aeroportuárias.
4. Sem prejuízo dos eventuais poderes de fiscalização e vistoria legalmente atribuídos a outras entidades, compete às entidades gestoras aeroportuárias fiscalizar a conformidade da execução da obra ou trabalhos autorizados com o respetivo projeto final.

Artigo 14.º

Responsabilidade dos titulares das licenças

1. Os titulares das licenças são responsáveis pela manutenção, reparação, conservação e segurança dos terrenos, construções e instalações licenciados e dos demais bens que lhes forem confiados pelas entidades gestoras aeroportuárias, bem como por todos os danos e modificações causados nos mesmos que não possam imputar-se ao desgaste provocado pelo seu uso normal.
2. Os titulares das licenças respondem, independentemente de culpa, igualmente perante as entidades gestoras aeroportuárias pelos atos e omissões do seu pessoal, ocorridos no exercício das respetivas funções, que causem dano aos aeroportos e aeródromos às suas instalações, ao seu funcionamento ou a terceiros.
3. Os titulares das licenças devem dar conhecimento escrito imediato às entidades gestoras aeroportuárias de todos os factos ou atos de terceiros que constituam uma ameaça ou violação dos seus direitos.

Artigo 15.º

Fiscalização

1. Os locais e instalações licenciados e os demais bens confiados aos titulares das licenças, bem como o exercício da sua própria atividade, estão sujeitos à vistoria e fiscalização das entidades gestoras aeroportuárias, às quais não pode ser negado o acesso e a colaboração necessários para o efeito.

2. Os titulares das licenças, o respetivo pessoal, instalações e meios utilizados estão sujeitos, em especial, à fiscalização dos serviços alfandegários, policiais e de segurança com jurisdição na área dos aeroportos e aeródromos.

3. Os titulares das licenças e o respetivo pessoal estão ainda sujeitos, na área dos aeroportos e aeródromos, a todas as regras, controlos de identidade e demais procedimentos de segurança determinados pelas entidades legalmente competentes.

Artigo 16.º

Transmissão e oneração das licenças

1. Os direitos e deveres cometidos aos titulares das licenças, bem como as construções e edificações que estes tenham suportado ou custeado, podem ser objeto de transmissão, sob qualquer forma, desde que previamente autorizada por escrito pelas entidades gestoras aeroportuárias, após verificação da existência dos requisitos de capacidade e idoneidade do respetivo transmissário.

2. As entidades gestoras aeroportuárias podem revogar as licenças, detidas por pessoas singulares, objeto de transmissão por morte se a herança permanecer indivisa por mais de cento e vinte dias ou se, no prazo de trinta dias a contar do conhecimento da pessoa do sucessor, este não demonstrar reunir os requisitos de capacidade e idoneidade que serviram de base à outorga da Licença.

3. Os direitos e deveres emergentes das licenças, bem como as construções e edificações efetuadas pelos seus titulares, podem ser objeto de garantia real, arresto, penhora ou qualquer outra providência semelhante desde que previamente autorizada por escrito pelas entidades gestoras aeroportuárias, após verificação da existência dos requisitos de capacidade e idoneidade do respetivo beneficiário.

4. A autorização das entidades gestoras aeroportuárias para a transmissão ou oneração dos direitos, construções ou edificações referidas nos n.ºs 1 e 3 pode ser emitida logo no próprio título de licença, a favor de terceiros que sustentem ou garantam, mediante adequados recursos e instrumentos económico-financeiros ou bancários, a realização das construções, edificações ou da própria atividade a prosseguir pelo titular da licença.

5. A violação do disposto no presente artigo determina a nulidade do ato de transmissão, substituição ou constituição de hipoteca ou de qualquer outra garantia real ou de oneração de bens ou direitos, sem prejuízo das outras sanções que ao caso couberem.

Artigo 17.º

Revogação das licenças

1. As licenças podem ser revogadas em qualquer momento, no todo ou em parte, por incumprimento pelos seus titulares de qualquer das obrigações nelas previstas, bem como com fundamento no interesse público da exploração ou segurança aeroportuária.

2. Na revogação das licenças por incumprimento, as construções, instalações, bem como os bens confiados aos titulares das licenças, reverterem gratuitamente para as entidades gestoras aeroportuárias, salvo disposição em sentido diverso expressa na lei, na licença ou em acordo escrito entre as partes.

3. Nos casos de revogação com fundamento no interesse público da exploração ou segurança aeroportuária, os titulares das licenças são indemnizados pelo montante das despesas que ainda não

estejam amortizadas e que representem investimento em bens inseparáveis dos terrenos, construções ou instalações, licenciados e ocupados, salvo disposição em sentido diverso expressa na lei ou na licença.

4. A prorrogação do prazo das licenças faz cessar o dever de indemnização referido no número anterior relativamente a todos os investimentos realizados durante o período terminado, salvo disposição em sentido diverso expressa na lei, na licença ou em acordo escrito entre as partes.

Artigo 18.º

Alteração da área de licenciamento

1. Sempre que o interesse público da exploração ou da segurança aeroportuária o exija, pode ser determinada redução da área dos terrenos e instalações objeto de licenciamento ou a mudança da sua localização, caso em que os respetivos titulares podem, no prazo de 15 dias contados da comunicação da entidade gestora aeroportuária, renunciar aos seus direitos ou continuar a exercê-los mediante a nova taxa a que eventualmente haja lugar.

2. Em qualquer dos casos referidos no número anterior, os titulares das licenças têm direito a ser indemnizados nos termos do n.º 3 do artigo anterior.

Artigo 19.º

Suspensão das licenças

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 16.º, no caso de não cumprimento de qualquer das condições das licenças por parte dos seus titulares, as entidades gestoras aeroportuárias podem determinar a suspensão, no todo ou em parte, das mesmas.

2. As licenças podem ainda ser suspensas, no todo ou em parte, pelas entidades gestoras aeroportuárias, na sequência de requerimento devidamente fundamentado apresentado pelos titulares das licenças e desde que se entenda ser essa a medida mais conveniente ou adequada ao interesse económico, financeiro, comercial e operacional a exploração aeroportuária.

3. Da decisão de suspensão devem constar, entre outros elementos, os respetivos fundamentos, o prazo, bem como as eventuais garantias financeiras ou outras condições que se entenda adequado aplicar ao caso.

4. A licença cessa os seus efeitos, sem direito a qualquer indemnização do respetivo titular, uma vez verificada a impossibilidade técnica, financeira ou económica do titular em prosseguir com a atividade licenciada ou ainda no caso de desinteresse do titular no seu reinício, sendo neste caso aplicável o disposto no n.º 2 do artigo 16.º.

5. A licença pode ainda cessar os seus efeitos se as entidades gestoras aeroportuárias o entenderem mais adequado aos interesses da exploração aeroportuária, sendo neste caso aplicável o disposto no n.º 3 do artigo 16.º.

Artigo 20.º

Reversão dos bens afetos às licenças

1. Decorrido o prazo das licenças, as entidades gestoras aeroportuárias entram na titularidade imediata de todos os bens insuscetíveis de serem separados das instalações e terrenos ocupados, sem prejuízo da obrigação de os titulares das licenças caducadas mandarem repor estes no estado em que se encontravam quando os receberam, sem quaisquer custos para as entidades gestoras aeroportuárias.
2. Salvo menção expressa em contrário, feita nos termos da alínea f) do artigo 9.º, a reversão prevista no número anterior será gratuita.

CAPÍTULO IV **REGULAÇÃO ECONÓMICA**

Artigo 21.º

Princípios da regulação económica

1. A regulação económica prevista no presente regime consiste na:
 - a) Definição dos princípios, regras e critérios comuns de regulação económica aplicáveis às taxas a cobrar aos utilizadores do aeroporto ou aeródromo pela utilização das instalações disponibilizadas e pelos serviços prestados pela entidade gestora aeroportuária relacionados com a aterragem, descolagem, iluminação e estacionamento de aeronaves e com o processamento de passageiros, carga e correio nos termos do artigo 21 e do contrato de concessão;
 - b) Fixação dos níveis e indicadores de qualidade de serviço a observar nos aeroportos e em aeródromos, em resultado de negociação entre a entidade gestora aeroportuária e os utilizadores de cada aeroporto.
2. A regulação económica assenta nos seguintes princípios:
 - a) Adoção, como modelo de regulação, de um modelo “*dual till*”;
 - b) Não discriminação entre os utilizadores, em cumprimento das disposições constantes do artigo 15.º da Convenção de Chicago;
 - c) Possibilidade de modulação das taxas desde que os critérios utilizados na modulação sejam pertinentes, objetivos e transparentes;
 - d) Promoção da competitividade aeroportuária, assim como das taxas aeroportuárias;
 - e) Definição dos preços das taxas, a evoluir anualmente de acordo com a inflação local, nos termos a definir no contrato de concessão, tendo em vista a clareza e previsibilidade do regime aplicável às taxas aeroportuárias;
 - f) Transparência, através da consulta dos utilizadores sobre as propostas de taxas e investimento em novas infraestruturas;
 - g) Garantia da viabilidade económico-financeira da Concessionária; e
 - h) Incentivo à promoção do crescimento do tráfego aéreo, da oferta comercial e da qualidade de serviço.

3. Sendo o modelo regulatório o de “*dual till*”, os proveitos resultantes das atividades não aeronáuticas não devem contribuir para o financiamento das atividades aeronáuticas e vice-versa.
4. Sem prejuízo do disposto no presente regime e dos poderes conferidos por lei à autoridade reguladora, as atividades e serviços concretamente sujeitos a regulação económica, o sistema e a estrutura tarifária aplicáveis, bem como os níveis e indicadores de qualidade de serviço, encontram-se previstos no contrato de concessão.
5. A entidade gestora aeroportuária determina as taxas aeronáuticas nos termos e com os limites dos números anteriores, sem prejuízo dos poderes da autoridade reguladora estabelecidos no artigo seguinte.
6. A entidade gestora aeroportuária fixa livremente as taxas ou os preços a cobrar pelas atividades não reguladas, sem intervenção da autoridade reguladora.
7. Os princípios de regulação económica em nada obstam a implementação de programas de incentivos financeiros visando a exploração de novos mercados de serviços aéreos entre Cabo Verde e outros países terceiros, por parte de novos operadores aéreos na rota.
8. O programa de incentivos a que se refere o número anterior deve ser publicitado no sítio da concessionária, sujeito a aprovação prévia da Agência de Aviação Civil (AAC).

Artigo 22.º

Autoridade reguladora

1. A autoridade reguladora competente para o controlo da aplicação dos princípios, regras e critérios de regulação económica previstos no artigo anterior é a AAC.
2. A AAC deve exercer as suas competências com imparcialidade e transparência.

Artigo 23.º

Atividades reguladas

Estão sujeitas a regulação económica as seguintes atividades, bem como as respetivas taxas:

- a) Cedência de utilização de infraestruturas para operações de aterragem, descolagem, circulação no solo, estacionamento, abrigo e fornecimento de energia e ar condicionado às aeronaves e respetivos serviços de apoio;
- b) Cedência de utilização de infraestruturas para operações diretamente relacionadas com o embarque, desembarque ou transferência de passageiros, bagagens, carga e correio, em áreas terminais ou operacionais dos aeroportos ou de outros aeródromos, designadamente plataformas de estacionamento de aeronaves com pontes de contacto e remotas e respetivos serviços de apoio;
- c) Cedência de utilização de infraestruturas para prestação de serviços de assistência em escala a aeronaves, passageiros, bagagens, carga e correio;

d) Serviços visando a prevenção de atos ilícitos contra a segurança de pessoas e bens transportados, nomeadamente o rastreio nos aeroportos de pessoas e bagagens, bem como o exercício de atividades com eles conexas; e

e) Atividades diretamente relacionadas com a aviação que resultem de obrigações específicas impostas à entidade gestora aeroportuária por legislação nacional, regional ou internacional.

Artigo 24.º

Consulta prévia à fixação das taxas sujeitas a regulação

1. A fixação das taxas sujeitas a regulação e as respetivas alterações devem ser precedidas de consulta prévia, a promover pela entidade gestora aeroportuária, pelo período mínimo de trinta dias seguidos, às transportadoras aéreas, aos seus representantes que utilizem de forma contínua ou regular o aeroporto ou às respetivas associações representativas.

2. No âmbito da consulta prevista no número anterior, a entidade gestora deve fornecer, por aeroporto ou para o conjunto dos aeroportos, a cada utilizador, ou aos representantes ou associações de utilizadores, e para as taxas aeroportuárias que são cobradas como contrapartidas das atividades reguladas, as seguintes informações:

a) A lista dos serviços prestados e das infraestruturas disponibilizadas em contrapartida da taxa aeroportuária cobrada;

b) As previsões de tráfego de passageiros, carga e correio e movimentos de aeronaves, por aeroporto;

c) A metodologia utilizada para a fixação das taxas aeroportuárias;

d) A estimativa das receitas das diferentes taxas e do custo total das atividades reguladas e comerciais relevantes;

e) O programa de investimentos, com informação sobre o prazo de execução e fontes de financiamento.

3. Após a realização da consulta referida no n.º 1, a entidade gestora aeroportuária deve enviar uma decisão à AAC e aos utilizadores, da qual constem:

a) Os resultados da consulta;

b) Os montantes das taxas que a entidade gestora aeroportuária irá cobrar.

4. A informação referida no número anterior deve ser enviada com uma antecedência mínima de sessenta dias seguidos relativamente à data em que a entidade gestora aeroportuária pretende que as novas taxas entrem em vigor, devendo as novas taxas ser publicadas no sítio na Internet da entidade gestora aeroportuária com a mesma antecedência.

CAPÍTULO V TAXAS

Secção I Âmbito

Artigo 25.º Âmbito das taxas

Pelo exercício de qualquer atividade e serviço na área dos aeroportos e aeródromos públicos nacionais e, ainda, pela utilização dos respetivos serviços e equipamentos são devidas taxas.

Secção II Classificação e Tipologia das Taxas

Artigo 26.º Classificação

As taxas agrupam-se em função da natureza dos serviços e atividades desenvolvidos e estão classificadas, no presente regime, em taxas aeronáuticas e taxas não aeronáuticas.

Secção III Taxas Aeronáuticas

Subsecção I Tipos de Taxas Aeronáuticas

Artigo 27.º Taxas aeronáuticas

1. São taxas aeronáuticas as seguintes:

- a) Taxas de tráfego;
- b) Taxas de assistência em escala;
- c) Taxa de segurança Aeroportuária;
- d) Outras taxas que vierem a ser criadas.

2. Compete à Agência da Aviação Civil assegurar que a fixação das taxas aeronáuticas respeita os princípios, regras e critérios aplicáveis, incluindo o regime de regulação económica.

Subsecção II
Taxas de tráfego

Artigo 28.º

Taxa de aterragem e descolagem

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 inerentes à circulação de aeronaves no solo após a aterragem e para efeitos de descolagem.
2. A taxa de aterragem e descolagem é devida por cada operação de aterragem e descolagem e é definida por unidade de tonelagem métrica da massa máxima à descolagem indicada no certificado de navegabilidade de cada aeronave, ou em documento para o efeito considerado equivalente, podendo, ainda, ser modulada, sem prejuízo da fixação de valores mínimos por operação:
 - a) Em função do período de utilização ou da taxa de ocupação da aeronave, por forma a contribuir para a otimização da infraestrutura;
 - b) Por razões de proteção ambiental;
 - c) Para os voos locais de experiência, de ensaio de material, de instrução, de treino ou de exame;
 - d) Para os voos em situação de escala técnica;
 - e) Para outros voos não comerciais.
3. Para efeitos do disposto no número anterior, a massa máxima à descolagem de cada aeronave deve ser arredondada, por excesso, para a tonelada, correspondendo 1 libra a 0,4536 kg.
4. Estão isentas de pagamento de taxa de aterragem e descolagem:
 - a) As aeronaves de Estado;
 - b) 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, bem como as operações que se encontrem ao abrigo de acordos de reciprocidade de tratamento, confirmados pelos serviços do Ministério dos Negócios Estrangeiros;
 - c) As operações de busca e salvamento, de resgate, de emergência médica, de segurança interna, de proteção civil, e missões humanitárias, científicas ou em serviço da empresa provedora de serviços de navegação aérea ou de exploração de aeródromos, mediante apresentação de documento comprovativo da missão em causa, o qual pode, no entanto, ser apresentado, nas situações de emergência declarada, até 24 horas após a realização do voo;
 - d) As aeronaves que efetuem aterragens por motivos de retorno forçado ao aeroporto, justificado por deficiências técnicas das mesmas, por razões meteorológicas ou por outras razões de força maior, devidamente comprovadas, quando não tenham utilizado outro aeroporto ou aeródromo.
5. As aeronaves que realizem voos locais de experiência, de ensaio de material, de instrução, de treino ou de exame podem beneficiar de uma redução de taxa, após prévia consulta da AAC.
6. Os voos referidos no número anterior que sejam realizados em aeroportos coordenados ou horários facilitados, em períodos de congestionamento de tráfego, declarados pela entidade gestora aeroportuária, após prévia consulta da AAC, podem não beneficiar de qualquer redução.

7. A entidade gestora aeroportuária pode exigir prova das condições justificativas do direito às reduções e isenções referidas no presente artigo.

Artigo 29.º

Taxa de estacionamento

1. A taxa de estacionamento é devida por cada aeronave estacionada, podendo ser definida por períodos de tempo, em função da massa máxima à descolagem indicada no certificado de navegabilidade de cada aeronave, ou em documento para o efeito considerado equivalente, ou da área ocupada pela mesma, bem como de acordo com a área de localização do estacionamento, designadamente em área de tráfego, de manutenção ou outras, e do tipo de equipamento utilizado, tais como Sistema de Posicionamento Global (GPS, na sigla em inglês de *Global Positioning System*) e pontes telescópicas.

2. Podem não ser sujeitos a taxa de estacionamento os períodos de tempo imediatamente posteriores à aterragem e anteriores à descolagem, definidos pela entidade gestora aeroportuária.

3. As aeronaves estacionam nos locais designados pelas entidades gestoras aeroportuárias, ficando a sua remoção para esses locais a cargo dos seus proprietários, representantes ou respetivos utilizadores.

4. À taxa prevista no presente artigo acresce uma sobretaxa por cada período ou fração de quinze minutos, cuja contagem se inicia dez minutos após a hora marcada para a remoção da aeronave pelo serviço de operações aeroportuárias, devendo a ordem de remoção ser dada com uma antecedência não inferior a vinte minutos.

5. A taxa de estacionamento não confere o direito à prestação de qualquer serviço adicional, nem constitui as entidades gestoras aeroportuárias em qualquer responsabilidade quanto à segurança das aeronaves estacionadas.

6. As operações mencionadas nas alíneas a) a d) do n.º 4 do artigo 27.º ficam isentas do pagamento da taxa de estacionamento até ao máximo de 48 horas após a aterragem da aeronave desde que o aeroporto ou aeródromo não seja a sua base.

Artigo 30.º

Taxa de abrigo

1. A taxa de abrigo é devida por cada aeronave estacionada em locais abrigados, em função da massa referida no n.º 2 do artigo 27.º, por períodos de tempo, definido pela entidade gestora aeroportuária.

2. A taxa de abrigo apenas confere direito à iluminação necessária às operações de entrada e saída no abrigo, devendo qualquer outra iluminação suplementar ser fornecida mediante preço a fixar pelo aeroporto ou aeródromo.

3. A taxa prevista no presente artigo não confere o direito à prestação de qualquer serviço nem constitui os aeroportos ou aeródromos em qualquer responsabilidade quanto à segurança das aeronaves.

Artigo 31.º

Taxa de serviço a passageiros

1. A taxa de serviço a passageiros é devida por cada passageiro embarcado em voo comercial ou não comercial, podendo ser diferenciada em função dos critérios do destino do passageiro, do serviço prestado e do tipo de infraestrutura utilizada para o efeito, critérios esses aplicáveis de forma alternativa ou cumulativa.
2. A taxa de serviço a passageiros é debitada nos voos comerciais ao transportador, que a pode cobrar aos passageiros, e nos voos não comerciais ao operador da aeronave.
3. Estão isentos do pagamento da taxa de serviço a passageiros:
 - a) As crianças com menos de dois anos;
 - b) Os passageiros em trânsito direto;
 - c) Os passageiros de aeronaves que, por motivo de ordem técnica, meteorológica ou contingência similar, sejam forçados a regressar ao aeroporto ou aeródromo;
 - d) Os passageiros que embarquem nas aeronaves a que se referem as alíneas a) a d) do n.º 4 do artigo 27.º.
4. As entidades gestoras aeroportuárias podem exigir prova das condições justificativas do direito às isenções referidas no número anterior.
5. Sem prejuízo do disposto no n.º 1, pode ser cobrada uma taxa diferente para os passageiros em transferência.
6. O transportador e o operador devem assegurar o correto preenchimento e entrega dos formulários de tráfego dos respetivos voos, podendo as entidades gestoras aeroportuárias solicitar documentação adicional que comprove o número efetivo de passageiros embarcados, com vista ao apuramento do montante da taxa.
7. Podem ser concedidas reduções às taxas de serviços a passageiros com base em critérios objetivos e não discriminatórios e de acordo com as regras da regulação económica.

Artigo 32.º

Taxa de abertura de aeródromo

1. Sempre que seja requerida a abertura de um aeroporto ou aeródromo fora do período de funcionamento, ou a prorrogação do seu funcionamento para além do período estabelecido para uma operação de aterragem ou descolagem de qualquer aeronave ou civil, pode ser devida uma taxa a determinar por tipo de operação, período horário e tipo de aeronave.
2. A abertura do aeródromo, referida no número anterior, deve ser requerida com uma antecedência não inferior a três horas.
3. A taxa prevista no presente artigo não confere direito a quaisquer serviços adicionais, mas apenas à abertura ou prorrogação do período de funcionamento do aeroporto ou aeródromo, para uma pontual operação de qualquer aeronave.

4. Finda a operação, o diretor do aeroporto ou aeródromo decide, consoante as circunstâncias, se o mantém aberto ou se cumpre o período de funcionamento estabelecido.

5. Estão isentas do pagamento da taxa de abertura de aeródromo as operações de busca e salvamento, as missões de segurança interna, emergência médica ou proteção civil urgentes e inadiáveis e as missões humanitárias urgentes e inadiáveis, devidamente comprovadas.

Artigo 33.º

Taxa de balizagem luminosa

1. 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.

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

Artigo 34.º

Taxa de sinalização

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

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

Artigo 35.º

Taxa de carga

A taxa de carga constitui contrapartida pela supervisão dos serviços aeroportuários, considerando a carga embarcada e desembarcada separadamente da bagagem e é devida pelos operadores aéreos que utilizam os serviços aeroportuários nos aeroportos e aeródromos do país.

Artigo 36.º

Taxa de remoção

1. A taxa de remoção de aeronaves constitui contrapartida pela operação de remoção das aeronaves na pista dos aeroportos e aeródromos do país.

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

Subsecção III
Taxas de Assistência em Escala

Artigo 37.º
Taxas de assistência em escala

1. São devidas taxas de assistência em escala pelo exercício de quaisquer das modalidades que integram os serviços referenciados na lista das categorias e modalidades, aprovadas pelo Governo, de serviço de assistência em escala, nos termos seguintes:

a) A taxa de assistência administrativa em terra e supervisão é devida pelos prestadores de serviços à entidade gestora aeroportuária e é definida por tipo de aeronave assistida;

b) A taxa de assistência a passageiros é devida pelos prestadores de serviços e pelos utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de autoassistência à entidade gestora aeroportuária, sendo definida por:

i) Períodos de horas, fração de dias ou mês;

ii) Balcão físico ou eletrónico de admissão;

iii) Registo de passageiros (*check-in*) ou passageiro embarcado;

c) A taxa de assistência a bagagem é devida pelos prestadores de serviços e pelos utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de autoassistência à entidade gestora aeroportuária, sendo definida por unidade de bagagem processada ou por passageiro embarcado;

d) A taxa de assistência a carga e correio é devida pelos prestadores de serviços e pelos utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de autoassistência à entidade gestora aeroportuária, sendo definida por unidade de tráfego;

e) A taxa de assistência de operações em pista é devida pelos prestadores de serviços e pelos utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de autoassistência à entidade gestora aeroportuária, sendo definida por tipo de aeronave assistida ou unidade de tráfego;

f) A taxa de assistência de limpeza e serviço do avião é devida pelos prestadores de serviços e pelos utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de autoassistência à entidade gestora aeroportuária, sendo definida por tipo de aeronave assistida;

g) A taxa de assistência a combustível e óleo é devida pelos prestadores de serviços à entidade gestora aeroportuária, e é definida por hectolitro de combustível e por litro de óleo fornecidos, sendo, neste caso, as suas frações arredondadas por excesso para a unidade superior;

h) A taxa de assistência de manutenção em linha é devida pelos prestadores de serviços e pelos utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de autoassistência à entidade gestora aeroportuária, sendo definida por tipo de aeronave assistida;

i) A taxa de assistência de operações aéreas e gestão das tripulações é devida pelos prestadores de serviços e pelos utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de autoassistência à entidade gestora aeroportuária, e será definida por tipo de aeronave assistida;

j) A taxa de assistência de transporte em terra é devida pelos prestadores de serviços e pelos utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de autoassistência à entidade gestora aeroportuária, sendo definida por tipo de aeronave assistida;

k) A taxa de assistência de restauração (*catering*) é devida pelos prestadores de serviços e pelos utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de autoassistência à entidade gestora aeroportuária, e será definida por tipo de aeronave assistida ou por passageiro embarcado.

2. Os critérios de definição das taxas previstos no número anterior não podem ser aplicados conjuntamente.

3. Os critérios e montantes das taxas devem ser definidos pela concessionária de acordo com os princípios e regras da regulação económica, sendo notificados à AAC no âmbito do processo de consulta das respetivas taxas.

Artigo 38.º

Infraestruturas centralizadas

Pela utilização de quaisquer infraestruturas de aeroportos ou aeródromos declarados centralizados para o exercício de atividades de assistência em escala é cobrada uma taxa, que pode ser diferenciada por período de utilização, unidade de serviço ou unidade física processada.

Artigo 39.º

Liquidação das taxas de assistência em escala

1. Para a adequada liquidação e cobrança das taxas de assistência em escala, os prestadores de serviços ou os utilizadores de um aeroporto ou aeródromo em regime de autoassistência devem enviar às entidades gestoras aeroportuárias, relativamente ao conjunto de operações neles efetuadas no mês imediatamente anterior, cópias dos documentos comprovativos dos serviços efetuados, assinadas pelo assistido ou seu representante, contendo os elementos necessários à liquidação das taxas exigíveis.

2. Compete às entidades gestoras aeroportuárias fixar a periodicidade do envio dos documentos referidos no número antecedente, que não será, no entanto, inferior a sete dias no caso de faturação regular por serviço continuado.

3. A omissão e a inobservância destas obrigações, bem como a falsidade de quaisquer declarações ou documentos apresentados, constituem fundamento para a revogação da licença, nos termos da lei.

Artigo 40.º

Taxa de abastecimento com passageiros a bordo

1. A taxa de abastecimento com passageiros a bordo constitui contrapartida pela supervisão e acompanhamento pela entidade gestora aeroportuária do abastecimento de combustível às aeronaves com passageiros a bordo nos aeroportos e aeródromos do país.

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

Artigo 41.º

Taxa de utilização de balcões de check-in e taxa de processamento de passageiros

1. A taxa de utilização de balcões de check-in constitui contrapartida pela utilização de infraestrutura física nos aeroportos e aeródromos do país e é devida pelos prestadores de serviços de assistência em escala que utilizam os serviços aeroportuários nos aeroportos e aeródromos do país à entidade gestora aeroportuária.

2. A taxa de processamento de passageiros constitui contrapartida pela utilização do sistema integrado de processamento de passageiros (CUPPS, na sigla em inglês de *Common Use Passenger Processing Systems*) pelos prestadores de serviços de assistência em escala no processamento de passageiros no terminal ou até fora do terminal nomeadamente em portos e hotéis sendo devida pelos prestadores de serviços de assistência em escala que utilizam os serviços aeroportuários nos aeroportos e aeródromos do país à entidade gestora aeroportuária.

Subsecção V

Taxa de Segurança Aeroportuária

Artigo 42.º

Taxa de Segurança Aeroportuária

1. A taxa de segurança aeroportuária é devida pelos serviços prestados aos passageiros do transporte aéreo destinada à cobertura dos encargos respeitantes aos meios humanos, materiais e sistemas de informação, afetos à segurança fronteiriça e aeroportuária, para prevenção e repressão de atos ilícitos e para a promoção do sistema de segurança na aviação civil.

2. A taxa de segurança aeroportuária e o respetivo regime são objeto de legislação especial.

Secção IV

Taxas Não Aeronáuticas

Subsecção I

Natureza

Artigo 43.º

Taxas não aeronáuticas

São taxas não aeronáuticas:

- a) Taxa de ocupação de espaços, áreas e subsolos;
- b) Outras taxas de natureza comercial.

Subsecção II
Taxa de Ocupação de Espaços, Áreas e Subsolos

Artigo 44.º

Taxa de ocupação de espaços, áreas e subsolos

1. É devida a taxa de ocupação pela utilização privativa, para qualquer fim, de terrenos, incluindo o subsolo, espaços, locais, edifícios, gabinetes, hangares e outras áreas dos aeroportos ou aeródromos, a qual pode ser definida por unidade métrica, localização ou período horário, diário ou mensal de utilização, e diferenciada em função da zona, finalidade ou prazo da ocupação, ou sujeita a valores máximos por tipo de ocupação ou utilização.
2. Estão isentos de taxas de ocupação, em relação às áreas mínimas necessárias para o exercício das suas atribuições, a AAC e as entidades oficiais de informação turística.

Subsecção III
Outras taxas de natureza comercial

Artigo 45.º

Taxa de equipamento

1. É devida a taxa de equipamento pela utilização de quaisquer equipamentos dos aeroportos ou aeródromos, em serviços distintos dos que constituem contrapartida da cobrança de taxas de tráfego ou de infraestrutura centralizada, sendo esta definida por unidade ou tempo de operação, podendo fixar-se um valor unitário ou períodos mínimos de utilização.
2. Estão isentas do pagamento da taxa prevista no número anterior, as aeronaves do Estado e as que se encontram em operações de busca e salvamento, em missões humanitárias, científicas ou em serviço da empresa provedora de serviços de navegação aérea ou de exploração de aeródromos, relativamente à utilização dos equipamentos estritamente necessários à sua operação e como tal reconhecidos pela entidade gestora aeroportuária.

Artigo 46.º

Taxa de prestação de serviços

1. É devida a taxa de prestação de serviços pelos serviços que sejam prestados pela entidade gestora aeroportuária, a qual é definida por período de tempo ou tipo de serviço, podendo fixar-se um valor unitário ou períodos mínimos.
2. Ficam isentas do pagamento da presente taxa:
 - a) As aeronaves do Estado;
 - b) As aeronaves em operações de busca e salvamento, em missões de humanitárias, científicas ou em serviço da empresa provedora de serviços de navegação ou de exploração de aeródromos, relativamente à utilização dos serviços estritamente necessários à sua operação e como tal reconhecidos pela entidade gestora aeroportuária.
3. Para efeitos do disposto no n.º 1, são considerados os seguintes serviços:

- a) Os serviços realizados no cumprimento de obrigações estabelecidas na lei ou em regulamento;
- b) Os serviços prestados quando solicitados por quaisquer utilizadores ou utentes dos aeroportos ou aeródromos;
- c) Os serviços prestados em substituição dos titulares das licenças, sempre que estes incumpram as suas obrigações legais, designadamente em matéria de ambiente, e sempre que tais serviços se revelem necessários.

4. Nas situações referidas na alínea c) do número anterior, as operações de liquidação e cobrança da taxa são efetuadas sem prejuízo das penalidades adicionais ou suplementares a que haja lugar nos termos da respetiva licença.

Artigo 47.º

Taxa de consumo

1. É devida a taxa de consumo pelo fornecimento, por parte das entidades gestoras aeroportuárias, de quaisquer produtos ou bens, tais como água, telefones ou energia, no cumprimento de obrigações legais ou regulamentares ou ainda quando solicitados por quaisquer entidades.
2. A taxa de consumo consiste num valor ou numa percentagem, que pode variar conforme os produtos ou bens, tendo em conta o respetivo custo suportado pelas entidades gestoras aeroportuárias e é cobrada em conjunto com o valor deste.

Artigo 48.º

Taxa de exploração

É devida a taxa de exploração pelo exercício de quaisquer atividades comerciais relativamente às quais não haja lugar à cobrança de taxas de tráfego ou de assistência em escala, podendo ser definida segundo um dos seguintes critérios:

- a) Por aplicação de um valor percentual sobre o volume de negócios realizado;
- b) Por montante fixo definido pela entidade gestora aeroportuária, que pode ser diferenciado em função do tipo de atividade ou por unidade de tempo do exercício respetivo;
- c) Por aplicação conjugada dos critérios referidos nas alíneas anteriores.

Artigo 49.º

Liquidação da taxa de exploração

1. Para a adequada liquidação e cobrança da taxa de exploração, os prestadores de serviço devem enviar às entidades gestoras aeroportuárias informações e documentos comprovativos dos serviços efetuados, assinados pelos utilizadores do aeroporto ou aeródromo, contendo os elementos necessários à liquidação das taxas exigíveis.
2. Compete à entidade gestora aeroportuária fixar o período do envio dos documentos referidos no número antecedente.

Artigo 50.º

Taxa de estacionamento de viaturas

1. É devida a taxa de estacionamento de viaturas pelo estacionamento de viaturas nas áreas dos aeroportos e aeródromos definidas diferenciadamente por localização, tipo de parques, duração do estacionamento, dia da semana e tipo de viaturas.
2. Sempre que as circunstâncias o justifiquem, podem estabelecer-se regimes especiais de estacionamento nas áreas de estacionamento dos aeroportos ou aeródromos, sendo a taxa de estacionamento fixada através de regimes de avença ou similar, com preços máximos por viatura, dia, semana ou mês.
3. Nas situações em que se verifique o estacionamento de viatura nos parques de estacionamento por um período de tempo não inferior a trinta dias, as entidades gestoras aeroportuárias podem determinar a remoção da viatura para local alternativo a definir por estas.
4. As entidades gestoras aeroportuárias podem exercer o direito de retenção das viaturas estacionadas nos parques de estacionamento até integral pagamento das quantias em dívida.

Artigo 51.º

Taxa de publicidade

1. É devida a taxa de publicidade pelo exercício ou exploração de atividades publicitárias na área de jurisdição dos aeroportos e aeródromos, podendo ser definida por aplicação de um volume percentual sobre o volume de negócios realizado.
2. A taxa de publicidade é também devida nos casos de um exercício pontual de ato ou de atividade publicitária nos aeroportos e aeródromos, podendo ser definida nestes casos mediante um valor unitário, que pode ser diferenciado em função do local, da área ocupada e ainda do prazo de exercício desse ato ou atividade publicitários.

Secção V

Regime Geral de Liquidação e Cobrança

Artigo 52.º

Determinação do quantitativo das taxas

1. As taxas aeronáuticas praticadas nos aeroportos ou aeródromos estão sujeitas a regulação económica nos termos do Capítulo IV do presente regime e dos contratos de concessão.
2. Os quantitativos das taxas aeronáuticas e não aeronáuticas são determinados pela entidade gestora dos aeroportos e aeródromos do país, sem prejuízo do disposto em legislação especial quanto à taxa de segurança, com as limitações que resultarem do regime de regulação económica constante do presente regime, dos respetivos contratos de concessão ou de outros títulos de licenciamento.

Artigo 53.º

Liquidação e cobrança

1. Sem prejuízo do especificamente disposto no presente regime, as taxas nele previstas são liquidadas e cobradas pelas entidades gestoras aeroportuárias, nos termos da presente secção.

2. Salvo os casos abrangidos pelos números seguintes, as taxas e outras importâncias em dívida às entidades gestoras aeroportuárias devem ser pagas no prazo estabelecido por estas, o qual não pode ser superior a trinta dias a contar da data da emissão da respetiva fatura.
3. As taxas devidas pela ocupação de terrenos, edificações e instalações na área dos aeroportos e aeródromos vencem-se no primeiro dia do mês anterior àquele a que respeitam e são pagas até ao oitavo dia desse mês.
4. As taxas devidas pela utilização dos aeroportos ou aeródromos por aeronaves são cobradas antes da partida destas podendo, no entanto, fixar-se regimes especiais de cobrança quando razões ligadas à operacionalidade da exploração aeroportuária o justificarem.
5. Em relação a utilizadores e utentes com atividade regular na área dos aeroportos ou aeródromos, podem as respetivas entidades gestoras aeroportuárias fixar regimes de cobrança periódica eventualmente condicionados à prestação de garantias patrimoniais idóneas.
6. Sem prejuízo do que estiver especialmente regulado, a liquidação e a cobrança das taxas previstas no presente regime regem-se pelas disposições legais e regulamentares aplicáveis à generalidade dos serviços públicos, nomeadamente pelo disposto na legislação tributária em vigor.

Artigo 54.º

Faturação

O valor das taxas previstas no presente Capítulo não pode ser faturado nem cobrado separadamente aos clientes das entidades sujeitas ao seu pagamento.

Artigo 55.º

Incumprimento do dever de pagamento

1. A falta de pagamento das taxas e demais importâncias no respetivo prazo faz incorrer o devedor no pagamento de juros de mora, nos termos estabelecidos para a falta de pagamento de taxas devidas ao Estado, sem prejuízo da faculdade de a entidade gestora aeroportuária poder revogar a respetiva licença.
2. A falta de pagamento das taxas no prazo legal dá lugar à sua cobrança coerciva, acrescida dos respetivos juros de mora, em processo de execução fiscal.
3. A mobilização de reclamações, de recursos ou de quaisquer outros meios de reação sobre taxas liquidadas não suspendem o dever de pagamento.

Artigo 56.º

Privilégio creditório

1. Pelas taxas e juros de mora em dívida ao abrigo do presente capítulo, o Estado cabo-verdiano e a entidade gestora aeroportuária gozam de privilégio creditório sobre os bens dos devedores que se encontrem na área dos aeroportos ou aeródromos, podendo os mesmos ser objeto de retenção até integral pagamento das quantias em dívida ou até decisão judicial.

2. No caso de bens perecíveis ou que representem comprovadamente risco para a saúde ou para a integridade física, a entidade gestora aeroportuária pode promover a respetiva destruição ou abate ou, se possível, a sua alienação, deduzindo, neste último caso, o valor obtido ao montante da dívida existente.

Artigo 57.º

Dever de prestação de informação

1. Os titulares das licenças, o seu pessoal, bem como os comandantes das aeronaves ou os seus representantes devem prestar às entidades gestoras aeroportuárias todos os esclarecimentos necessários ao processamento e cobrança das taxas, sob a forma que lhes for indicada.
2. As aeronaves podem ser retidas enquanto não forem prestados os esclarecimentos exigidos nos termos do número anterior ou não for cumprido as disposições relativas ao pagamento das taxas.

CAPÍTULO VI

SISTEMA AEROPORTUÁRIO NACIONAL

Artigo 58.º

Definição

O Sistema Aeroportuário Nacional (SAN) é um instrumento orientador que define e caracteriza a rede aeroportuária nacional, a situação de cada aeroporto e aeródromo em termos físico, operacional e económico, discrimina suas valências e especificações técnicas associadas e define as linhas estratégicas para a evolução de cada infraestrutura, em conformidade com as necessidades de desenvolvimento do país, orientação de política económica e com as responsabilidades assumidas pelo Estado de Cabo Verde, enquanto Estado contratante da Convenção de Chicago de 1944.

Artigo 59.º

Missão do SAN

1. O SAN tem por missão:
 - a) Contribuir para o desenvolvimento dos transportes aéreos;
 - b) Facilitar a circulação de pessoas e bens a nível nacional, bem como entre o arquipélago e o exterior;
 - c) Apoiar os operadores de serviço de transporte aéreo, com base nas melhores práticas internacionais e nos padrões técnicos e normas recomendados pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) e pela Autoridade Aeronáutica Nacional.
2. O SAN deve concorrer para a melhoria permanente do desempenho do sector da aviação civil em Cabo Verde, estabelecendo padrões de qualidade e conforto para cada infraestrutura aeroportuária e para o conjunto delas, em articulação com os principais utilizadores e sectores de economia que demandam serviços aeroportuários.

3. O SAN deve ainda prover, de modo seguro, regular e eficiente, as infraestruturas, as facilidades e os serviços aeroportuários e de apoio à navegação aérea, necessários ao desenvolvimento económico e social do arquipélago e da aviação civil internacional.

Artigo 60.º

Objetivos do Sistema Aeroportuário Nacional

A estruturação e organização do SAN cumprem os seguintes objetivos:

- a) Garantir a integração territorial e coesão social do arquipélago e conexão do país com o exterior;
- b) Assegurar ao país a disponibilidade das infraestruturas aeroportuárias, tendo em conta as necessidades de desenvolvimento, a política económica e geoestratégia do país, a vocação e perspectivas de desenvolvimento económico e social de cada uma das ilhas, par ou grupo de ilhas.
- c) Prover, de modo seguro, regular e eficiente, os serviços de apoio às operações das aeronaves, passageiros, carga e correio, em solo, os serviços de apoio à navegação aérea e à aviação civil, em geral;
- d) Contribuir para a facilitação do comércio e serviços e, por meio destes, para a competitividade das empresas e da economia do país;
- e) Prestar um serviço eficiente, competitivo e orientado para o cliente, contribuindo assim para atração de investimentos, para a diversificação e o desenvolvimento da indústria da aviação civil;
- f) Suportar a mobilidade de pessoas e bens, facilitando o ordenamento do território e a coesão nacional, através do estabelecimento e cumprimento de obrigações de serviço público;
- g) Articular sempre que possível com as infraestruturas rodoviárias, e marítimo-portuárias e demais redes e plataformas logísticas de modo a garantir a complementaridade com outros modos de transporte;
- h) Inserir o território numa rede mundial de transportes e promover o desenvolvimento de atividades geradoras de fluxos de aeronaves, passageiros, carga e correios de e para o território nacional;
- i) Dispor em cada ilha, salvo razões de ordem técnica e de segurança das operações, de uma infraestrutura de apoio ao desenvolvimento dos transportes aéreos, enquanto meio facilitador de mobilidade, da conectividade e promotor do desenvolvimento;
- j) Respeitar, na conceção, nas operações e no desenvolvimento das infraestruturas aeroportuárias, os critérios de segurança operacional, racionalidade e sustentabilidade económica e financeira, assente em parâmetros e critérios estabelecidos nos Planos Diretores Aeroportuários (PDA);
- k) Observar as orientações estratégicas no que diz respeito às políticas de ordenamento do território, ambiente, mobilidade e transporte, turismo, indústria e comércio e de segurança interna e nacional.

Artigo 61.º
Composição

1. O SAN é composto por todas as infraestruturas aeroportuárias existentes ou que vierem a existir, no território nacional, incluindo pistas para aterragens e descolagens, caminhos de circulação e de acesso às zonas de estacionamento de aeronaves, terminal de carga e de passageiros e as respetivas facilidades, equipamentos de comunicação e apoio à navegação, assim como as respetivas áreas de servidão e de reserva para expansão e desenvolvimento, de acordo com os Planos Diretores Aeroportuários.
2. O SAN integra atualmente quatro aeroportos internacionais certificados pela autoridade aeronáutica nacional e três aeródromos (AD's) para operações domésticas.

Artigo 62.º
Planos Diretores Aeroportuários

1. O desenvolvimento das infraestruturas integrantes do SAN deve obedecer os critérios de segurança operacional, racionalidade e sustentabilidade económica e financeira, assente em parâmetros e critérios estabelecidos nos Planos Diretores Aeroportuários (PDA).
2. Cada aeroporto ou aeródromo deve ser dotado de um Plano Director, avaliado anualmente e revisto em cada três anos ou sempre que motivos imperiosos assim determinem.
3. O PDA inclui uma proposta de desenvolvimento máximo possível para cada infraestrutura, incluindo instrumentos e equipamentos de apoio, com a intenção de preservar a visão estratégica de longo prazo e abrange toda a área de terreno ocupado pelas infraestruturas, zona de ocupação e de servidão aeroportuária, que integram o aeroporto ou aeródromo.
4. O PDA é ainda composto por um regulamento que estabelece as regras para a sua implementação de implementação do PDA, em conformidade com as normas e recomendações estabelecidas pela Organização de Aviação Civil Internacional (OACI) para garantir a segurança e eficácia das operações.
5. Os PDA são elaborados pela entidade gestora dos aeroportos e aeródromos nacionais, submetidos à autoridade aeronáutica nacional para avaliação de conformidade e consulta pública e aprovados pelo Membro do Governo que tutela o sector dos transportes.

CAPÍTULO VII
DISPOSIÇÕES FINAIS

Artigo 63.º
Concessões existentes

1. São transmitidas para a concessionária a quem vier a ser atribuída a concessão de serviço público aeroportuário as posições contratuais da ASA S.A. nos contratos de concessão, de uso privativo ou outros celebrados entre esta e quaisquer terceiros, existentes nas zonas de jurisdição aeroportuárias integradas na concessão.

2. Sem prejuízo dos direitos das concessionárias, os contratos existentes são adaptados às disposições decorrentes do presente regime, no termo do respetivo prazo inicial, podendo esta adaptação ocorrer durante a vigência desse prazo com o acordo das concessionárias.

3. A cessão da posição contratual referida no n.º 1 é formalizada através dos instrumentos jurídicos adequados, devendo o Governo envidar os melhores esforços para a concretização dessa cessão.

Artigo 64.º

Jurisdição competente

1. São competentes para conhecer dos litígios contra os atos administrativos praticados pelas entidades competentes ao abrigo do presente regime os tribunais que integram a jurisdição administrativa e fiscal.

2. O disposto no número anterior não prejudica a possibilidade de previsão de compromissos e/ou cláusulas arbitrais nos contratos de concessão.

Artigo 65.º

Prazos e a sua contagem

Os prazos fixados no presente regime contam-se em dias seguidos ou em meses seguidos de calendário, conforme o caso.