

OPERAÇÕES DA BESTFLY ANGOLA EM CABO VERDE

Praia, 24 de maio de 2021- A AAC – Agência de Aviação Civil, entidade responsável pelo setor da aviação civil em Cabo Verde, na sequência das notícias divulgadas nos meios de comunicação social, sobre o transporte aéreo comercial de passageiros, carga e correio no transporte inter-ilhas, vem prestar os seguintes esclarecimentos:

1. O início das operações da companhia angolana **BESTFLY** em Cabo Verde, sucedeu em corolário das evidências factuais que apontavam para um cenário de paralisação do transporte aéreo de cabotagem (doméstico), justificando, desta forma, que fosse celebrado um contrato de concessão em regime emergencial com a referida empresa, para garantir o serviço público de transporte aéreo regular de passageiro, carga e correio. O contrato assinado teve por base os artigos vaticinados no Título VIII, Capítulo I, do Código Aeronáutico, mais concretamente, os artigos 125º, 127º, 133º e 134.
2. A exploração de qualquer atividade comercial aérea em Cabo Verde, requer uma **licença técnica (AOC) e uma administrativa (LEA)** ou, em alternativa a esta última, a realização de um **contrato de concessão (art.º 125º/1)**.
3. Entretanto, é admitido que o estabelecimento da atividade aero-comercial na ordem interna (cabotagem) também possa ser feito pela negociação entre o Governo e exploradores estrangeiros, sempre com fundamento em razões de interesse geral (**art.º 127º/2**), como no caso que ocorreu, em que o país ficou exposto a ameaça de, no dia 17 de maio de 2021, não ter assegurado a conectividade aérea entre as ilhas. É neste contexto que o Concedente assinou o contrato de concessão com a transportadora aérea **BESTFLY Angola**.
4. Para que a operação pudesse ser autorizada foi necessário requerer que a companhia angolana, **BESTFLY**, comprovasse, previamente, a sua capacidade jurídica, técnica e económico-financeira e que evidenciasse que reunia as condições de utilizar de forma adequada os aeródromos, serviços auxiliares e o material de voo que iria empregar nas operações (**art.º 133º/1**). Nestes termos, enquanto decorriam as negociações entre as partes contratantes, a AAC, por diversas vezes, reuniu-se com os *post holders* da transportadora e solicitou ao operador que demonstrasse o cumprimento com o acima consignado, requerendo que remetesse à avaliação técnica do regulador nacional os documentos tidos por relevantes e necessários.
5. Ainda, diante do cenário de se ter de autorizar a utilização de aeronave com matrícula estrangeira para garantir a exploração dos serviços de transporte aéreo interno, por razão de interesse nacional (**art.º 134º/2**), a AAC impôs à **BESTFLY Angola** o cumprimento de uma série de medidas de segurança técnico-operacionais previstas nos regulamentos nacionais, nomeadamente, as referentes à supervisão da segurança operacional e teve que comunicar com a sua congénere angolana, como Estado de Registo da aeronave, para ajustarem como o Instituto da Aviação Civil de Angola (INAVIC) iria manter a supervisão de segurança que lhe compete, durante o período de vigência do contrato (seis meses).

6. Assim, imbuído da cultura de segurança operacional que caracteriza a AAC e por forma a que também se pudesse possibilitar ao INAVIC manter a responsabilidade de supervisão de uma aeronave de registo angolano e pertencente a um detentor de um AOC emitido por este regulador, a AAC propôs ao INAVIC que celebrassem um Memorando de Entendimento (MOU) com esteio no Documento 10059 da ICAO (Manual Sobre Aplicação do Artigo 83 bis à Convenção sobre Aviação Civil), onde se prevê as responsabilidades, funções e obrigações tanto do Estado de Operação (Cabo Verde), como do Estado de Registo (Angola), procurando-se, essencialmente, mitigar a fragmentação da responsabilidade ou a sua redução ao mínimo, uma vez que a operação irá acontecer fora do território angolano.
7. Neste ponto, satisfaz esclarecer que o MOU acordado entre as autoridades dos Estados de Cabo Verde e de Angola não se trata de um acordo típico de *83 bis*, porquanto, o próprio Doc. 10059 da ICAO estabelece que este artigo não é apropriado para as situações de arranjos de curta duração e recomenda que, nestas situações, seja assinado um MOU entre Estados. A ICAO aconselha que o acordo *83 bis* só deve ser firmado nas situações de arranjos de longa duração (geralmente, superior a um ano) e nas locações de aeronaves sem tripulação.
8. Posto isto, a AAC gostaria de comunicar aos cabo-verdianos que a autorização concedida para a operação aérea que está a ser prestada no país por uma empresa estrangeira (**BESTFLY Angola**) e com aeronave de registo angolano (**D2**), foi emitida com respeito escrupuloso das normas jurídicas e técnicas da aviação civil, nacionais e internacionais, e em estreito apurmo com as melhores práticas do setor aeronáutico.
9. É assim totalmente erróneo e despropositado que se afirme que a forma como a **BESTFLY Angola** passou a operar em Cabo Verde é algo que suscita alguma apreensão quanto ao funcionamento da AAC, pois só quem não entende os trâmites do setor e desconhece o rigor desta autoridade aeronáutica no que diz respeito ao cumprimento das SARPs constantes dos Anexos Técnicos à Convenção de Chicago de 1944 e dos seus Documentos Associados, poderá exteriorizar tamanha toleima.
10. Finalmente, aproveitamos para transmitir a todos que os processos referentes ao acesso ao mercado no transporte aéreo em Cabo Verde, serão sempre analisados em observação aos padrões jurídico-administrativos e de segurança operacional, procurando, acima de tudo, assegurar a salvaguarda de vidas humanas.

GACA - Gabinete de Apoio ao Conselho de Administração