

- e) Informar da legalidade dos actos nos domínios administrativo e financeiro e gerir o património afecto ao Conselho Económico, Social e Ambiental;
- f) Assegurar o expediente relativo ao funcionamento dos órgãos do Conselho Económico, Social e Ambiental e dos conselhos nele incluídos;
- g) Exercer quaisquer outras competências que lhe sejam delegadas pelo presidente do Conselho Económico, Social e Ambiental, bem como as demais previstas nos regulamentos internos.

3. O director-geral é designado pelo presidente do Conselho Económico, Social e Ambiental de entre os funcionários em serviço no sector público, não sendo preenchida a vaga deixada por este.

Artigo 55º

Serviços

O Conselho Económico, Social e Ambiental dispõe de serviços de apoio que asseguram o apoio técnico, administrativo, financeiro e contabilístico.

Artigo 56º

Pessoal

1. Os serviços de apoio técnico e administrativo ao Conselho Económico, Social e Ambiental e aos conselhos nele integrados dispõem de pessoal constante de quadro próprio conforme diploma específico.

2. Mediante despacho do presidente, podem prestar serviço no Conselho Económico, Social e Ambiental apenas em regime de requisição, comissão de serviço ou destacamento, funcionários ou agentes da administração pública central, regional ou local, bem como trabalhadores de empresas do sector público, nos termos da legislação aplicável.

3. O provimento do pessoal referido neste artigo pode ser feito cessar a todo o tempo.

4. O exercício de funções no Conselho Económico, Social e Ambiental é contado, para todos os efeitos legais, designadamente para a progressão nas respectivas carreiras, como prestado nos lugares de origem.

5. O desempenho de funções no Conselho Económico, Social e Ambiental está isento do cumprimento de horário de trabalho, não lhe sendo devida qualquer remuneração por trabalho extraordinário

Artigo 57º

Conselho de Concertação Social

Sem prejuízo do disposto na alínea b) do artigo seguinte, e até à posse do presidente do Conselho Económico, Social e Ambiental, o actual Conselho de Concertação Social continua a reger-se pelo Decreto-Lei nº 35/93, de 21 de Junho.

Artigo 58º

Revogação

São revogados:

- a) A Lei nº 88/IV/93, de 6 de Dezembro; e
- b) O Decreto-Lei nº 35/93, de 21 de Junho;

Artigo 59º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor cento e cinquenta dias após a sua publicação.

Aprovada em 25 de Julho de 2014.

O Presidente da Assembleia Nacional, em exercício
Júlio Lopes Correia

Promulgada em 8 de Setembro de 2014

Publique-se

O Presidente da República, JORGE CARLOS DE ALMEIDA FONSECA

Assinada em 22 de Setembro de 2014.

O Presidente da Assembleia Nacional, em exercício
Júlio Lopes Correia

—————ofo—————

CONSELHO DE MINISTROS

Decreto-Legislativo n.º 1/2014

de 26 de Setembro

Pelo Decreto-Regulamentar n.º 3/2001, de 4 de Junho de 2001 foram aprovados os Estatutos da ASA- Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea, S. A. (ASA, S.A.), tendo-lhe sido atribuída a gestão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil em Cabo Verde, designadamente do Aeroporto internacional Amílcar Cabral do Sal, Aeroporto internacional Nelson Mandela da Praia, Aeroporto internacional Cesária Évora de São Vicente, Aeroporto internacional Aristides Pereira da Boavista, Aeródromo de São Nicolau, Aeródromo do Maio e Aeródromo de São Filipe – Fogo.

Contudo, não chegou a concretizar-se a celebração de nenhum contrato de concessão, o que inviabilizou a especificação do conjunto de direitos e de obrigações abrangido por aquela atribuição.

Em 22 de Maio de 2013, o Governo aprovou a Carta de Política de Transportes, onde se identificam os objectivos do Governo para o sector aeroportuário, bem como as medidas e as acções necessárias para os atingir, tendo previsto a celebração do contrato de concessão entre o Estado e a ASA- Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea, S. A. (ASA, S. A.).

Impõe-se, deste modo, criar as Bases que permitam a celebração do contrato de concessão, bem como materializar a decisão do Governo que aprovou as Orientações Estratégicas para o Sistema de Transportes.



A criação de um novo quadro legal para a concessão do serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil e serviços de apoio à navegação aérea, não deve ser alheio à definição dos princípios gerais da regulação económica para o sector, pelo que pelo presente diploma se procede, igualmente à definição dos mesmos.

Assim, com a aprovação das bases da concessão, pretende-se definir o quadro de actuação da concessionária, designadamente os seus deveres, as suas responsabilidades e os riscos, balizados, que poderão vir a ser subconcessionados a investidores privados, desde logo, por parâmetros sectoriais de serviço público a garantir por cada infra-estrutura aeroportuária, que integrará o conjunto de aeroportos que a cada momento constitua objecto da concessão.

Pretende-se, por outro lado, desenvolver um modelo moderno e eficaz de gestão e de exploração aeroportuária, bem como apontar um conjunto estável de regras que regulem, entre outros aspectos, o regime dos activos afectos à concessão e a interacção da concessionária com o Estado e com a Autoridade Reguladora.

É estabelecido um novo paradigma de desempenho da concessionária por referência a requisitos técnicos mínimos, de disponibilidade, de capacidade e de segurança dos aeroportos e de qualidade de serviço.

Neste contexto, prevê-se a transmissão da integral responsabilidade pelos riscos da concessão para a concessionária, nomeadamente quanto ao risco comercial, incluindo risco de tráfego limitado no decurso do período de regulação e respectivas receitas, risco referente à exploração do serviço concessionado, aí se incluindo todos os serviços a prestar.

Refira-se, ainda no que respeita às matérias de responsabilidades da concessionária, aquelas que decorrem do regime de penalidades por incumprimento das obrigações emergentes do contrato de concessão, bem como as que lhe são impostas quanto à partilha de benefícios por acréscimo anormal e imprevisível da sua situação económica que não resulte de uma gestão eficiente e das oportunidades por si criadas, repercutindo-se, contudo, tais benefícios nas taxas relativas às actividades sujeitas à regulação económica, em proveito dos utentes.

De acordo com as bases da Concessão que agora se aprovam ficam a cargo da concessionária a concepção, o projecto, o financiamento, a construção e a exploração de novos aeroportos e aeródromos, para além da responsabilidade pelo cumprimento das obrigações de segurança - safety e security -, as obrigações ambientais e os prejuízos causados a terceiros no exercício das actividades da concessão e os causados pelos terceiros por si contratados.

As Bases da Concessão, que ora se aprovam, constituem um instrumento essencial à celebração do Contrato de Concessão, que configura um elemento determinante para o desenvolvimento das actividades da Concessionária de forma transparente, dando cumprimento aos objectivos identificados para o Sistema Aeroportuário Nacional.

Aproveita-se, ainda, para harmonizar o sistema de taxas aeroportuárias e não aeroportuárias, tendo em conta o novo paradigma da regulação económica do sector, que visa a gestão eficiente dos serviços de navegação aérea e aeroportuários e a remuneração adequada do capital, que permita a realização de investimentos em novas e nas actuais infra-estruturas.

Através do presente diploma estabelecem-se, igualmente, as regras relativas ao licenciamento do acesso e utilização do domínio público aeroportuário, bem como a exploração dos espaços comerciais e respetivas taxas.

Foram ouvidas a ASA, a Agência da Aviação Civil, a Direcção Geral do Património e da Contratação Pública, a Direcção Geral do Tesouro e a Unidade de Coordenação da Reformas do Estado.

Assim,

Ao abrigo da autorização legislativa concedida pela Lei n.º 67/VIII/2014, de 17 de Julho; e

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

CAPÍTULO I

Disposições Gerais

Artigo 1.º

Objecto

1. O presente diploma estabelece 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 e dos serviços de apoio à navegação aérea, designadamente a gestão de tráfego aéreo, em todas as suas vertentes.

2. O presente diploma disciplina também o regime jurídico da subconcessão do serviço público aeroportuário.

3. O presente diploma estabelece ainda as regras gerais do licenciamento do uso privativo dos bens de domínio público aeroportuário e do exercício de actividades 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 é atribuída à ASA- Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea, S. A. (ASA, S. A.), mediante a celebração do respectivo contrato, nos termos do presente diploma e das Bases da Concessão constantes do anexo ao presente diploma, do qual faz parte integrante.

2. Ficam mandatados os membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes para, em nome e representação do Estado, celebrar com a ASA, S.A. o contrato de concessão, nos termos do presente diploma e das bases da concessão.



CAPÍTULO II

Domínio Público Aeroportuário

Artigo 3.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 a servidão aeronáutica, com excepção dos afectos a fins militares e dos pertencentes a entidades privadas enquanto não forem expropriados; e
 - c) As obras, construções e instalações afectadas ao serviço dos aeroportos e aeródromos, à actividade 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 diploma, 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, nos termos da Base III.

6. 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 capítulo seguinte.

Artigo 4.º

Utilização comum

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

CAPÍTULO III

Do Licenciamento

Artigo 5.º

Âmbito objectivo 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 actividade 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 actividades de assistência em escala é objecto de legislação própria.

Artigo 6.º

Procedimentos de selecção

1. As licenças são outorgadas mediante procedimentos de selecção concorrenciais, visando a escolha das propostas que se revelem mais adequadas, em cada caso, ao interesse público e à operacionalidade da exploração aeroportuária.

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

- a) Concurso público;
- b) Concurso limitado com prévia qualificação;
- c) Concurso restrito;
- d) Outros procedimentos previstos no regime geral da contratação pública.

3. Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, são outorgadas por ajuste directo as licenças referentes à ocupação e ou utilização de:

- a) Terrenos, instalações e locais destinados ao exercício de actividades directa 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 actividades 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 actividades de interesse público;
- e) Locais destinados a actividade comercial, publicitária e actividades similares.

4. A entidade gestora aeroportuária pode ainda, fundamentadamente, outorgar licenças por ajuste directo, 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 selecção 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 selecção;
- c) Os terrenos, instalações ou locais a licenciar se destinem a actividades que sejam complementares, extensões ou ampliações de outra ou outras actividades realizadas pelo mesmo titular e já objecto de licenciamento anterior ou semostre 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 m², 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 autorizar a negociação directa de uma licença desde que o Conselho de Ministros, por Resolução, reconheça a existência de interesse nacional.

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

Artigo 7.º

Condições de admissão, regras de procedimento e critérios de selecção

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 selecção adoptado para o licenciamento de ocupação e de exercício de actividades na área dos aeroportos e aeródromos e das respectivas condições de admissão e regras processuais e dos critérios de selecção aplicáveis.

2. Os factores 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 respectivas condições de admissão, regras processuais e critérios de selecção devem constar do aviso de lançamento do concurso, a publicar num jornal de maior circulação nacional.

Artigo 8.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 objecto do licenciamento;
- c) O fim ou actividade a que se destina a licença;
- d) O tipo e o montante das taxas a pagar pelo licenciamento;
- e) O prazo;
- 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 objecto de licenciamento.

Artigo 9.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 respectivos 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 previsto 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 actividades licenciadas ou no exercício de actividades 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 10.º

Regime das actividades e serviços licenciados

1. As actividades e serviços licenciados devem ser exercidos de modo continuado e sem outras interrupções que não as resultantes da respectiva 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 actividades exercidas nos aeroportos e aeródromos, no exercício das competências que lhes estão atribuídas por lei.

Artigo 11.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 objecto 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 respectivo projecto final.

Artigo 12.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 actos e omissões do seu pessoal, ocorridos no exercício das respectivas 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 actos de terceiros que constituam uma ameaça ou violação dos seus direitos.

Artigo 13.º

Fiscalização

1. Os locais e instalações licenciados e os demais bens confiados aos titulares das licenças, bem como o exercício

da sua própria actividade, 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 respectivo 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 respectivo 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 14.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 objecto 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 respectivo transmissário.

2. As entidades gestoras aeroportuárias podem revogar as licenças, detidas por pessoas singulares, objecto 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 objecto 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 referidos nos números 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 actividade a prosseguir pelo titular da licença.

5. A violação do disposto no presente artigo determina a nulidade do acto 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 15.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.



1 906000 003155

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 16.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 objecto de licenciamento ou a mudança da sua localização, caso em que os respectivos 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 17.º

Suspensão das licenças

1. Sem prejuízo do disposto no artigo 15.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 respectivos 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 actividade licenciada ou ainda no caso de desinteresse do titular no seu reinício, sendo neste caso aplicável o disposto no n.º 2 do artigo 15.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 15.º.

Artigo 18.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 8.º, a reversão prevista no número anterior será gratuita.

CAPÍTULO VI

Regulação Económica

Artigo 19.º

Princípios da regulação económica

1. A regulação económica assenta nos seguintes princípios:

- a) Adopção, como modelo de regulação, de um modelo “adjusted single til”;
- b) Não-discriminação entre os utilizadores, em cumprimento das disposições constantes do artigo 15º da Convenção de Chicago;
- c) Promoção da competitividade aeroportuária;
- d) Na orientação dos preços das taxas para os custos de prestação eficiente dos serviços, permitindo a cobertura dos custos totais e uma taxa de retorno razoável do capital investido que permita a realização de investimentos futuros;
- e) Remuneração adequada da base de activos regulados, cuja remuneração do capital deve corresponder ao produto entre o valor médio da base de activos regulados relativa a esse ano e o custo médio ponderado do capital;
- f) Transparência, através da consulta dos utilizadores sobre as propostas de taxas e investimento em novas infraestruturas;
- g) Na rigorosa separação contabilística entre os negócios aeroportuários e navegação aérea; e
- h) Garantia da viabilidade económico-financeira da Concessionária, não obstante a subsídioção cruzada entre as actividades objecto da Concessão.

2. Na regulação com base num modelo “adjusted single til”, os proveitos resultantes das actividades comerciais relevantes devem contribuir para o financiamento do negócio aeronáutico em, pelo menos, 5%.



3. 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. O programa de incentivos deverá ser publicitado no sítio da ASA, sujeito a aprovação prévia da AAC.

4. Em situações excepcionais, e mediante entendimento entre o Concedente e a Concessionária, a AAC poderá definir um modelo de regulação económica com condições específicas a cada um dos aeroportos ou grupo de aeroportos.

Artigo 20.º

Autoridade reguladora

1. A regulação económica prevista no presente diploma consiste na:

- a) Definição dos princípios, regras e critérios de regulação económica;
- b) Aprovação das taxas de tráfego, de assistência em escala, de segurança e outras sujeitas a regulação económica;
- c) Fixação dos níveis e indicadores de qualidade de serviço a observar nos aeroportos e em outros aeródromos abertos ao tráfego comercial, em resultado da negociação entre a entidade gestora aeroportuária e os utilizadores de cada aeroporto.

2. A autoridade reguladora competente para a aplicação das regras e critérios de regulação económica previstos no número anterior é a AAC.

Artigo 21.º

Actividades reguladas

Estão sujeitas a regulação económica as seguintes actividades, bem como as respectivas taxas:

- a) Cedência de utilização de infra-estruturas para operações de aterragem, descolagem, circulação no solo, estacionamento, abrigo e fornecimento de energia e ar condicionado às aeronaves e respectivos serviços de apoio;
- b) Cedência de utilização de infra-estruturas para operações directamente 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 respectivos serviços de apoio;
- c) Cedência de utilização de infra-estruturas para prestação de serviços de assistência em escala a aeronaves, passageiros, bagagens, carga e correio;

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

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

Artigo 22.º

Consulta prévia à fixação das taxas sujeitas a regulação

1. A fixação das taxas sujeitas a regulação e as respectivas 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 respectivas 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 actividades reguladas, as seguintes informações:

- a) A lista dos serviços prestados e das infra-estruturas 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 actividades 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 informação à AAC, da qual constem:

- a) Os resultados da consulta;
- b) Os montantes das taxas que a entidade gestora aeroportuária se propõe cobrar.

4. A informação referida no número anterior deve ser enviada à AAC, com uma antecedência mínima de noventa 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 e enviadas aos utilizadores, com uma antecedência mínima de sessenta dias seguidos antes da sua entrada em vigor.



CAPÍTULO V

Das Taxas

Artigo 23.º

Âmbito das taxas

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

Secção I

Classificação e tipologia das taxas

Artigo 24.º

Classificação

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

Secção II

Taxas aeronáuticas

Artigo 25.º

Taxas aeronáuticas

1. São taxas aeronáuticas:

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

2. Compete à Agência da Aviação Civil a regulamentação e aprovação das taxas aeronáuticas.

Subsecção I

Taxas de tráfego

Artigo 26.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 infra-estruturas 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 optimização da infra-estrutura;
- b) Por razões de protecção 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 efectuadas 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 respectivo 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 protecção civil, e missões humanitárias, científicas ou em serviço da empresa provedora de serviços de navegação aérea ou de exploração de aeródromos;

d) As aeronaves que efectuem 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, mediante proposta da entidade gestora aeroportuária e posterior aprovação 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 aprovação da AAC, podem não beneficiar de qualquer redução.

7. Os serviços competentes dos aeroportos ou aeródromos podem exigir prova das condições justificativas do direito às reduções e isenções referidas no presente artigo.

Artigo 27.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



1 906000 003155

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.

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 pelos serviços competentes do aeroporto ou aeródromo, ficando a sua remoção para esses locais a cargo dos seus proprietários, representantes ou respectivos utilizadores.

4. À taxa prevista no presente artigo acresce uma sobretaxa por cada período ou fracção 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 nem constitui os aeroportos ou aeródromos em qualquer responsabilidade quanto à segurança das aeronaves estacionadas.

6. As operações mencionadas nas alíneas *a)*, *b)*, *c)* e *d)* do n.º 4 do artigo 26.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 28.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 26.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 29.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)*, *b)*, *c)* e *d)* do n.º 4 do artigo 26.º.

4. Os serviços competentes dos aeroportos ou aeródromos 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 correcto preenchimento e entrega dos formulários de tráfego dos respectivos voos, podendo os serviços competentes dos aeroportos ou aeródromos solicitar documentação adicional que comprove o número efectivo de passageiros embarcados, com vista ao apuramento do montante da taxa.

7. Podem ser concedidas reduções às taxas de serviços a passageiros sujeitas à aprovação da AAC.

Artigo 30.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, é 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 director 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 protecção civil urgentes e inadiáveis e as missões humanitárias urgentes e inadiáveis, devidamente comprovadas.



Subsecção III

Taxas de assistência em escala

Artigo 31.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, a aprovar 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 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 auto-assistência, sendo definida por:
 - i) Períodos de horas, fracção de dias ou mês;
 - ii) Balcão físico ou electrónico 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 auto-assistência, 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 auto-assistência, 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 auto-assistência, 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 auto-assistência, sendo definida por tipo de aeronave assistida;
- g) A taxa de assistência a combustível e óleo é devida pelos prestadores de serviços e é definida por hectolitro de combustível e por litro de óleo fornecidos, sendo, neste caso, as suas fracções 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 auto-assistência, 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 auto-assistência 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 auto-assistência, 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 auto-assistência 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 e devem ser previamente definidos e notificados à AAC, no âmbito do processo de aprovação das respectivas taxas.

Artigo 32.º

Infraestruturas centralizadas

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

Secção III

Taxas não aeronáuticas

Artigo 33º

Taxas não aeronáuticas

São taxas não aeronáuticas:

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

Subsecção I

Taxa de ocupação de espaços, áreas e subsolos

Artigo 34.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 II

Artigo 37.º

Outras taxas de natureza comercial

Taxa de consumo

Artigo 35.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 36.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.

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 38.º

Taxa de exploração

É devida a taxa de exploração pelo exercício de quaisquer actividades 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 actividade ou por unidade de tempo do exercício respetivo;
- c) Por aplicação conjugada dos critérios referidos nas alíneas anteriores.

Artigo 39.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 40.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 41.º

Taxa de publicidade

1. É devida a taxa de publicidade pelo exercício ou exploração de actividades 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 acto ou de actividade 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 acto ou actividade publicitárias.

Secção V

Regime geral de liquidação e cobrança

Artigo 42.º

Determinação do quantitativo das taxas

1. Os quantitativos das taxas aeronáuticas praticadas nos aeroportos e aeródromos são determinados pela AAC, ouvida a entidade gestora dos aeroportos e aeródromos do País.

2. Os quantitativos das taxas não aeronáuticas são determinados pela entidade gestora dos Aeroportos e aeródromos do país, com as limitações que resultarem do regime legal, dos contratos de concessão ou de outros títulos de licenciamento.

3. As entidades gestoras aeroportuárias são sempre ouvidas no que respeita ao estabelecimento de isenções e reduções de taxas que não resultem de acordos internacionais.

Artigo 43.º

Liquidação e cobrança

1. As taxas previstas no presente diploma são liquidadas e cobradas pelas entidades gestoras aeroportuárias.

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 factura.

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 justifiquem.

5. Em relação a utilizadores e utentes com actividade 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 diploma regem-se pelas disposições legais e regulamentares aplicáveis à generalidade dos serviços públicos, nomeadamente pelo disposto na legislação tributária em vigor.

Artigo 44.º

Facturação

O valor das taxas previstas neste capítulo não pode ser facturado nem cobrado separadamente aos clientes das entidades sujeitas ao seu pagamento.

Artigo 45.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 respectivos juros de mora, em processo de execução fiscal.

3. A mobilização de reclamações, de recursos ou de quaisquer outros meios de reacção sobre taxas liquidadas não suspendem o dever de pagamento.

Artigo 46.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 objecto 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 47.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 48.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 49.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 50.º

Objectivos do Sistema Aeroportuário Nacional

A estruturação e organização do SAN cumprem os seguintes objectivos:

- 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 atracção 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 actividades 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 concepção, 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 Directores 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 51.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 respectivas facilidades, equipamentos de comunicação e apoio à navegação, assim como as respectivas áreas de servidão e de reserva para expansão e desenvolvimento, de acordo com os Planos Directores Aeroportuários.

2. O SAN integra actualmente quatro aeroportos internacionais certificados pela autoridade aeronáutica nacional e três aeródromos (AD's) para operações domésticas.

Artigo 52º

Planos Directores 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 Directores 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's são elaborados pela entidade gestora dos aeroportos e aeródromos nacionais, submetidos à autoridade aeronáutica nacional para avaliação de conformidade e consulta pública e aprovados por Resolução do Conselho de Ministros, sob proposta do Membro do Governo que tutela o sector dos transportes.

CAPÍTULO VII

Disposições Finais

Artigo 53º

Concessões existentes

1. São transmitidas para a ASA, S.A. as posições contratuais do Estado de Cabo Verde nos contratos de concessão, de uso privativo ou outros celebrados entre este e quaisquer terceiros, existentes nas zonas de jurisdição aeroportuárias integradas na concessão.

2. Sem prejuízo dos direitos das concessionárias, os contratos existentes são adaptados ao regime decorrente do presente diploma e bases anexas no termo do respectivo prazo inicial, podendo esta adaptação ocorrer durante a vigência desse prazo com o acordo das concessionárias.

3. A cessão da posição contratual referida no número 1 é formalizada por despacho dos membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes, o qual identifica individualmente os contratos objectos da cessão.

Artigo 54º

Entrada em vigor

O presente diploma entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Aprovado em Conselho de Ministros de 1 de Agosto de 2014.

José Maria Pereira Neves - Sara Maria Duarte Lopes

Promulgado em, 23 de Setembro de 2014

Publique-se.

O Presidente da República, JORGE CARLOS DE ALMEIDA FONSECA

ANEXO

(a que se refere o artigo 2.º)

BASES DA CONCESSÃO

CAPÍTULO I

Disposições gerais

Base I

Objecto

1. As Bases da concessão estabelecem as regras da concessão de serviço público aeroportuário de apoio à aviação civil no Aeroporto Internacional Amílcar Cabral do Sal, Aeroporto Internacional Nelson Mandela da Praia, Aeroporto Internacional Cesária Évora de São Vicente, Aeroporto Internacional Aristides Pereira da Boavista, Aeródromo de São Nicolau, Aeródromo do Maio e Aeródromo de São Filipe – Fogo, bem como de exploração e desenvolvimento das infraestruturas e dos serviços de apoio à navegação aérea, designadamente a gestão de tráfego aéreo, em todas as suas vertentes

2. As Bases da Concessão disciplinam também o regime jurídico da subconcessão do serviço público aeroportuário.

3. O objecto da concessão compreende também as actividades de concepção de projectos de construção, financiamento, exploração, gestão e manutenção de novos aeroportos, bem como a reconstrução, extensão, desactivação e encerramento dos actuais aeroportos e aeródromos.

4. Estão também compreendidas na concessão as actividades comerciais desenvolvidas nos aeroportos e aeródromos.

Base II

Definições

1. Nas presentes bases, sempre que iniciados por maiúscula, e salvo se do contexto claramente resultar sentido diferente, os termos abaixo indicados têm o significado que a seguir lhes é apontado:

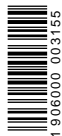
a) «Acordos de Nível de Serviço», os acordos concluídos entre a Concessionária, os Utilizadores e outras



Entidades Públicas ou Entidades Terceiras que estabelecem níveis de qualidade, tendo por referência vinculativa os RTM definidos para os serviços englobados na Concessão;

- b) «Actividades Aeroportuárias», as actividades e serviços de apoio à aviação civil que a Concessionária presta aos Utentes e aos Utilizadores das Infra-Estruturas Aeroportuárias, designadamente as previstas no n.º 1 da base XXV;
- c) «Actividades Comerciais», as actividades acessórias de natureza comercial que a Concessionária desenvolve nos Aeroportos abrangidos pela Concessão, tais como a construção, a gestão ou a exploração, directa ou indirecta, de espaços comerciais, de escritórios, de serviços de publicidade, de parques de estacionamento automóvel, de plataformas logísticas, de centros de conferências, de hotéis, de restaurantes, de cafetarias e similares;
- d) «Actividades Comerciais Relevantes», as Actividades Comerciais que não constam de um apêndice em anexo ao Contrato de Concessão e estão incluídas no cálculo da componente ajustada da receita das Actividades Reguladas, nos termos da Regulação Económica da Concessão;
- e) «Actividades Não Reguladas», as Actividades Aeroportuárias não especificadas no n.º 1 da base XXV e as Actividades Comerciais desenvolvidas nos Aeroportos abrangidos pela Concessão;
- f) «Actividades Reguladas», as Actividades Aeroportuárias referidas no n.º 1 da base XXV;
- g) «Activos Regulados», o conjunto de bens que constituem a base de activos regulados, tal como definido no Contrato de Concessão;
- h) «Aeroporto e aeródromo», o conjunto de terrenos, de bens, de equipamentos e de edifícios ou de partes de edifícios que compõem uma Infra-estrutura Aeroportuária e o conjunto de terrenos, de bens, de equipamentos e de edifícios ou de partes de edifícios a ele adjacentes e afectos a actividades Comerciais;
- i) «Autoridade Reguladora», a Agência de Aviação Civil (ACC);
- j) «Concedente», o Estado cabo-verdiano;
- k) «Concessão», a concessão de serviço público aeroportuário e dos serviços de apoio à navegação aérea, designadamente a gestão de tráfego aéreo, atribuída à ASA- Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea, S. A. (ASA, S. A.);
- l) «Concessionária», a ASA- Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea, S. A. (ASA, S. A.);

- m) «Contrato de Concessão», o contrato de concessão de serviço público aeroportuário e dos serviços de apoio à navegação aérea, designadamente a gestão de tráfego aéreo, a celebrar entre o Estado Cabo-Verdiano e a ASA, S. A.;
- n) «Direitos Aeroportuários», qualquer direito, autorização ou licença, concedidos ao abrigo do Contrato de Concessão pela Concessionária ou pela Autoridade Reguladora a uma Entidade Terceira com vista à realização de Actividades Comerciais ou Aeroportuárias;
- o) «Entidades Terceiras», qualquer pessoa singular ou colectiva, de natureza privada ou pública, que seja titular de um Direito Aeroportuário ou se encontre em situação equivalente ou similar;
- p) «Entidades Públicas», as entidades e os organismos públicos ou as entidades equiparadas com intervenção na Concessão;
- q) «Estatutos», os estatutos da Concessionária, aprovados pelo Decreto-Regulamentar n.º 3/2001, de 4 de Junho de 2001, com as respectivas actualizações;
- r) «Infra-estruturas Aeroportuárias», o conjunto de terrenos, de construções, de instalações, de equipamentos e de edifícios ou de parte de edifícios utilizados para as Actividades Aeroportuárias;
- s) «Orçamento de Exploração Anual», o orçamento de exploração anual referido na base XVIII;
- t) «Parâmetros de Regulação», os critérios ou as regras definidos periodicamente pela Autoridade Reguladora, nos termos de anexo ao Contrato de Concessão, que presidem à actualização das taxas das Actividades Reguladas;
- u) «Parâmetros Sectoriais de Serviço Público», os parâmetros de Serviço Público específicos e aplicáveis a cada um dos Aeroportos, constantes de anexo ao Contrato de Concessão;
- v) «Parte ou Partes», o Concedente e/ou a Concessionária;
- w) «Plano de Médio Prazo», o plano das actividades da Concessionária referido na base XVIII;
- x) «Regulamento das Entidades Públicas», o regulamento aplicável às Entidades Públicas;
- y) «Regulamento das Entidades Terceiras», o regulamento aplicável às Entidades Terceiras;
- z) «Regulamento de Gestão Ambiental», o regulamento que consagra a política ambiental da Concessionária;
- aa) «Regulamento de Gestão de Segurança», o regulamento que consagra a política de segurança e de prevenção de actos ilícitos da Concessão;
- bb) «RTM», os requisitos técnicos mínimos de qualidade e de disponibilidade, os métodos de



avaliação de desempenho e a tabela de penalidades constantes do Contrato de Concessão, e ainda as especificações de construção e de investimentos para expansão de capacidade;

- cc) «Utentes», os passageiros e outras pessoas que utilizam as Infra-estruturas Aeroportuárias;
- dd) «Utilizadores», os operadores aéreos e agentes de assistência em escala;

2. Os termos definidos no número anterior no singular podem ser utilizados no plural e vice-versa, com a correspondente alteração do respectivo significado, salvo se do contexto resultar claramente o inverso.

Base III

Planos Directores Aeroportuários e Delimitação das zonas de jurisdição aeroportuárias

1. Para efeitos do disposto na Base I, fica a concessionária obrigada, no prazo de doze meses após a celebração de contrato de concessão, a elaborar ou actualizar e submeter à autoridade aeronáutica os planos directores dos aeroportos e aeródromos, incluindo a proposta de delimitação das zonas de jurisdição que integram a concessão, as zonas de reserva e expansão, nos termos da lei e em articulação com os serviços competentes de ambiente e ordenamento território, dos municípios e demais entidades públicas e privadas interessadas.

2. Os planos directores são aprovados por Resolução do Conselho de Ministros.

Base IV

Lei aplicável

1. O Contrato de Concessão e respectivos contratos a ele anexos ficam sujeitos à lei cabo-verdiana e aos princípios gerais de direito aéreo e direito administrativo.

2. O Contrato de Concessão e respectivos documentos a ele anexos ficam sujeitos à língua portuguesa.

Base V

Interpretação e integração

1. O Contrato de Concessão rege-se pelo seu clausulado e pelos respectivos anexos.

2. Em caso de dúvida sobre o alcance e o conteúdo dos textos contratuais, ou em caso de eventuais divergências que existam entre os vários documentos que compõem o Contrato de Concessão, que não possam ser solucionadas mediante o recurso e a aplicação das regras gerais de interpretação, prevalece o estabelecido no clausulado do Contrato de Concessão sobre o que constar dos respectivos anexos.

CAPÍTULO II

Natureza da Concessão e prazo

Base VI

Direito de opção

1. A Concessionária tem o direito de incluir na Concessão qualquer Aeroporto ou outro aeródromo existente ou futuro.

2. Exceptuam-se do disposto no número anterior os Aeroportos ou outros aeródromos não destinados ao transporte remunerado de passageiros, de carga ou de correio, bem como os que acolham exclusivamente operações com aeronaves com peso máximo à decolagem não superior a 25 toneladas ou capacidade de transporte de passageiro não superior a 20 lugares.

3. Para efeitos do disposto no número anterior, sempre que o Concedente decida criar um novo Aeroporto ou Aeródromo, deve notificar a Concessionária para que ela exerça o seu direito de opção de inclusão desse novo Aeroporto na Concessão, enviando-lhe uma ficha técnica ou caderno de encargos e um estudo de viabilidade, contendo os requisitos de base da concepção desse novo Aeroporto e/ou outras condições essenciais do seu regime de exploração.

4. Recebida a notificação mencionada no número anterior, a Concessionária comunica, no prazo de seis meses, ao Concedente se aceita a inclusão desse Aeroporto na Concessão.

5. Em caso de aceitação da inclusão de novo Aeroporto ou Aeródromo na Concessão aplicam-se a este as regras do Contrato de Concessão, salvo quanto a regras ou a condições divergentes constantes da ficha técnica ou do caderno de encargos referidos no mesmo número.

6. A criação de um novo Aeroporto cuja inclusão na Concessão tenha sido rejeitada pela Concessionária não atribui qualquer direito à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão.

Base VII

Serviço público

1. A Concessionária deve desempenhar as actividades concessionadas de forma regular, contínua e eficiente, adoptando, para o efeito, os RTM, os Parâmetros Sectoriais de Serviço Público, os padrões de qualidade e de segurança exigíveis por lei ou pelos regulamentos aplicáveis, a todo o momento e nos termos do Contrato de Concessão, para cada Aeroporto ou Aeródromo.

2. A Concessionária obriga-se a dotar cada Aeroporto ou Aeródromo dos Parâmetros Sectoriais de Serviço Público, constantes do Contrato de Concessão.

3. A Concessionária observa o princípio da igualdade de tratamento dos Utentes e dos Utilizadores dos Aeroportos.

4. A Concessionária pode recusar a utilização das Infra-estruturas Aeroportuárias nos seguintes casos:

- a) Às pessoas ou às entidades que não preencham as condições legais e regulamentares fixadas para esse efeito;
- b) Aos Utilizadores e aos Utentes adicionais em caso de incapacidade das Infra-estruturas Aeroportuárias disponíveis para suportarem a prestação de serviços.



Base VIII

Direitos Aeroportuários

1. A Concessionária pode atribuir Direitos Aeroportuários às Entidades Terceiras que pretendam desenvolver as suas actividades nas infra-estruturas, nas instalações e nos edifícios abrangidos pela Concessão, através da celebração de contratos ou da atribuição de autorizações ou de licenças.

2. A Concessionária deve estabelecer critérios justos, razoáveis e objectivos para a atribuição, a renovação e a extinção de Direitos Aeroportuários às Entidades Terceiras.

3. A atribuição de Direitos Aeroportuários é da competência da Autoridade Reguladora, sempre que a lei o preveja.

Base IX

Prazo da Concessão

1. O prazo máximo da Concessão é de cinquenta anos, a contar da data de assinatura do Contrato de Concessão, no âmbito do qual se definirá o prazo concreto da mesma.

2. O prazo da Concessão estabelecido no número anterior pode ser prorrogado por um período máximo de vinte anos, devendo verificar-se os requisitos previstos no Contrato de Concessão.

CAPÍTULO III

Sociedade Concessionária

Base X

Objecto social, sede e forma

1. A Concessionária tem como objecto social o exercício das actividades que, nos termos do Contrato de Concessão, se consideram integradas na Concessão, e as referidas nos respectivos Estatutos.

2. A Concessionária deve manter, ao longo de toda a vigência da Concessão, a sua sede em Cabo Verde.

3. A Concessionária tem a denominação de ASA-Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea, S. A. (ASA, S. A.) e deve manter a forma de sociedade comercial anónima, de capitais exclusivamente públicos, regulada pela lei cabo-verdiana, durante toda a vigência da Concessão.

Base XI

Regime jurídico

A Concessionária rege-se pelas normas especiais aplicáveis, pelo Código das Empresas Comerciais, pelos seus Estatutos e pela demais legislação aplicável.

Base XII

Capital social

O capital social da Concessionária encontra-se integralmente subscrito e realizado, nos termos dos respectivos Estatutos, e é representado obrigatoriamente por acções nominativas escriturais.

CAPÍTULO IV

Bens da Concessão

Base XIII

Estabelecimento da Concessão

1. Durante a vigência da Concessão, a Concessionária é titular do direito de propriedade dos bens afectos à Concessão que não integrem o domínio público ou que não sejam propriedade privada de outras entidades públicas ou privadas.

2. Todos os bens que a Concessionária venha a adquirir na vigência da Concessão integram o seu património privativo, salvo se, em virtude da lei, devam integrar o domínio público.

3. Integram a Concessão todos os bens a ela afectos, directa ou indirectamente, independentemente da sua titularidade pela Concessionária ou por outras entidades, designadamente:

- a) Os bens imóveis previstos na base XIV e constantes do Contrato de Concessão;
- b) Os bens móveis previstos na base XV e constantes do Contrato de Concessão;
- c) Os bens intangíveis previstos na base XVI.

4. Os bens previstos nos números anteriores podem ser desafectados da Concessão mediante acordo da Concessionária, devendo esta ser devidamente compensada em caso de desafecção.

5. A Concessionária não pode celebrar quaisquer negócios, tendo por objecto os bens integrados na Concessão que possam prejudicar a efectiva e contínua afectação dos mesmos à Concessão, sem autorização prévia do Concedente, a emitir no prazo de 30 dias, salvo o disposto nos números seguintes.

6. A Concessionária pode onerar bens afectos à Concessão em benefício de entidades financiadoras para obtenção de financiamentos necessários à prossecução das actividades incluídas na Concessão, dentro dos limites previstos na lei.

7. A oneração dos bens afectos à Concessão depende de prévia autorização do Concedente, que decide no prazo de 30 dias.

8. Os bens afectos à Concessão que se tenham tornado comprovadamente obsoletos ou desadequados para a realização das actividades concessionadas ou que deixem de ser necessários para a prossecução do objecto da Concessão, podem ser cedidos, alienados ou onerados pela Concessionária, mediante autorização do Concedente, que decide no prazo de 30 dias.

9. A Concessionária pode livremente alienar ou onerar bens não dominiais que não estejam nem tenham estado compreendidos nos Activos Regulados.

10. A alienação pela Concessionária de bens compreendidos ou que já tenham sido compreendidos nos Activos Regulados depende sempre de aprovação pelo Concedente, que decide no prazo de 30 dias.



11. A regra do número anterior aplica-se ao conjunto de bens descritos por Reduto ASA, S.A., nos termos do Contrato de Concessão.

12. Quando requerido pela Concessionária, o Concedente pode, mediante condições a acordar, promover a transferência para a titularidade da Concessionária de bens afectos à Concessão cuja manutenção na titularidade do Estado não se mostre estritamente necessária.

13. O prazo de 30 dias, referido nos n.ºs 7, 8 e 10, é contado a partir da data da notificação ao Concedente, por parte da Concessionária.

Base XIV

Regime dos bens imóveis da Concessão

1. Os bens imóveis afectos à Concessão são os identificados no Contrato de Concessão.

2. Podem ser realizados quaisquer negócios jurídicos destinados a atribuir à Concessionária, ainda que temporariamente, a titularidade de direitos reais sobre bens imóveis afectos à Concessão.

3. A Concessionária goza do direito de propriedade sobre as obras, as edificações e as instalações fixas que construa sobre bens dominiais, o qual se extingue no termo da Concessão.

4. A cedência dos direitos referidos nos números anteriores só pode ser feita mediante autorização do Concedente.

5. A Concessionária pode dispor do subsolo dos bens imóveis afectos à Concessão, bem como constituir direitos de superfície ou usufruto em favor de terceiros sobre os mesmos, desde que tal se afigure necessário à prossecução das actividades concessionadas e não recaia sobre bens afectos às Actividades Aeroportuárias, até ao limite do prazo do Contrato de Concessão.

6. A Concessionária obriga-se a criar e a manter permanentemente actualizado um registo dos bens imóveis afectos à Concessão, com indicação, nomeadamente, dos seguintes elementos:

- a) Titularidade do bem, incluindo menção à integração no domínio público ou privado;
- b) Valor resultante da aquisição ou da avaliação anual, a qual deve ser realizada por perito independente;
- c) Ónus ou encargos que recaem sobre o bem.

7. A lista referida no número anterior deve ser enviada anualmente ao Concedente.

Base XV

Regime dos bens móveis da Concessão

1. Os bens móveis afectos à Concessão são os identificados no Contrato de Concessão.

2. A Concessionária deve elaborar e manter permanentemente actualizado o registo dos bens móveis duradouros afectos à Concessão com indicação dos respectivos valores.

3. Os bens referidos no número anterior constituem propriedade da Concessionária até ao termo do Contrato de Concessão.

4. A Concessionária pode tomar de aluguer, por locação financeira ou por figuras contratuais afins, bens e equipamentos a afectar à Concessão, desde que seja reservado ao Concedente o direito de, mediante o pagamento das rendas, aceder ao uso desses bens e suceder na respectiva posição de locatário no caso de tomada da Concessão ou de termo do prazo do Contrato de Concessão.

5. A Concessionária fica obrigada a manter, por sua conta e risco, em permanente estado de funcionamento, de conservação e de segurança, até ao termo da Concessão, todos os bens móveis afectos à Concessão, obrigando-se a substituí-los sempre que, por desgaste, por avaria ou por obsolescência, se mostrem inadequados ou desnecessários aos fins a que se destinam.

Base XVI

Regime dos bens intangíveis da Concessão

Consideram-se afectos à Concessão, e da propriedade da Concessionária, os direitos de propriedade intelectual e industrial relativos a projectos, a planos e a plantas relativos a bens e a equipamentos afectos à Concessão, assim como logótipos, marcas, patentes, insígnias e nomes de estabelecimentos que tenham sido adquiridos ou criados no desenvolvimento das actividades integradas na Concessão, seja directamente pela Concessionária, seja pelos terceiros que para o efeito esta subcontrate e, ainda, software relacionado com a actividade da Concessionária.

Base XVII

Manutenção dos bens que integram a Concessão

1. É obrigação da Concessionária a realização de todas as obras de reparação e de conservação decorrentes da normal utilização dos bens afectos à Concessão, devendo assegurar a permanência destes bens em boas condições de exploração.

2. É ainda obrigação da Concessionária a realização de todos os investimentos de substituição dos bens afectos à Concessão que sejam necessários ou convenientes de acordo com a vida útil desses mesmos bens, as boas práticas e o cumprimento dos padrões de desempenho, de qualidade e de segurança constantes dos RTM.

CAPÍTULO V

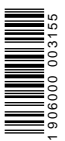
Avaliação de desempenho da Concessionária

Base XVIII

Exploração da Concessão

1. A exploração da concessão é orientada para a operação eficiente e eficaz dos aeroportos e aeródromos de Cabo Verde para a satisfação das necessidades de interesse geral e pauta-se por princípios de racionalidade, transparência, não discriminação no acesso aos serviços e operações aeroportuárias, segurança e qualidade de serviço.

2. No desenvolvimento da concessão, a Concessionária promove a rentabilização do estabelecimento da con-



cessão, promovendo também a instalação nas zonas de jurisdição aeroportuária de actividades não directamente relacionados com a operação e serviços aeroportuários, desde que não interfira com estes, numa lógica de posicionamento do aeroporto como um polo promotor do desenvolvimento de actividades económicas.

3. A Concessionária obriga-se a elaborar e submeter à aprovação, em sede da Assembleia Geral, nos termos do regime jurídico do Sector Empresarial do Estado e demais legislação aplicável, os projectos de planos estratégicos, planos de investimentos anuais e plurianuais e de orçamentos, nos quais inclui as propostas de desenvolvimento da concessão.

4. Em cada e Plano Orçamento de Exploração Anual de Médio Prazo deve constar, discriminada para cada exercício anual e em relação a cada um dos Aeroportos, a informação correspondente à prestada pela Concessionária à Autoridade Reguladora.

5. No prazo de doze meses a contar da data de assinatura do contrato de concessão, a Concessionária obriga-se a implementar e manter um sistema de contabilidade analítica, cujo modelo deve ser submetido aprovação da entidade reguladora e homologação do membro de governo responsável pela área das finanças.

6. A Concessionária obriga-se a prestar informação financeira e estatística relativa a exploração da concessão, incluindo documentos de prestação de contas e respectiva certificação e pareceres, planos de investimentos plurianuais e relatórios de execução orçamental, nos termos do regime jurídico do Sector Empresarial do Estado e demais legislação aplicável.

Base XIX

Disponibilidade permanente das infra-estruturas

1. A Concessionária garante as condições de capacidade, de disponibilidade, de fiabilidade, de operacionalidade e de segurança das Infra-estruturas Aeroportuárias ao longo de todo o período de vigência da Concessão, bem como os padrões de qualidade do serviço constantes dos RTM, obrigando-se a tomar as medidas em cada momento adequadas para esse efeito, nomeadamente as previstas nos Planos Directores Aeroportuários.

2. A Concessionária disponibiliza às Entidades Públicas referidas na base XXXIX as instalações estritamente necessárias à prossecução das actividades por elas exercidas no âmbito da Concessão.

3. A Concessionária deve executar, nomeadamente, todas as operações de concepção, de projecto, de financiamento, de construção, de manutenção, de adaptação, de renovação e de reforço das Infra-estruturas Aeroportuárias, bem como a desactivação, a desmontagem e a demolição das Infra-estruturas Aeroportuárias obsoletas, que se mostrem necessárias para assegurar, em todos os Aeroportos e Aeródromos, a capacidade, a disponibilidade e a qualidade do serviço adequadas aos níveis de procura que se verifiquem em cada momento da vigência da Concessão e aos RTM.

4. Sem prejuízo das competências próprias da Autoridade Reguladora, a desactivação e o encerramento de qualquer Aeroporto ou Aeródromo dependem de consentimento prévio do Concedente.

5. A Concessionária tem o direito de fixar as suas contrapartidas pela prestação das actividades concessionadas, nos termos da Regulação Económica da Concessão.

Base XX

CrITÉrios para a reconstrução ou reforço das infra-estruturas

1. A Concessionária promove e financia a reconstrução ou o reforço das Infra-estruturas Aeroportuárias existentes, de modo a garantir, a todo o momento, os níveis de disponibilidade e de qualidade do serviço previstos nos RTM, sempre que:

- a) Se encontrem degradadas;
- b) Se demonstrem insuficientes para dar resposta ao nível de procura verificada;
- c) Devam ser modificadas de modo a dar cumprimento à legislação ou aos regulamentos em vigor.

2. A Concessionária deve informar o Concedente de todas as actividades destinadas a dar cumprimento ao disposto no número anterior, de acordo com as regras previstas no Contrato de Concessão e com as penalidades aí previstas para o caso de incumprimento.

Base XXI

Monitorização e avaliação do desempenho

1. A Concessionária deve definir e implementar sistemas que permitam aferir, em cada momento:

- a) A qualidade dos serviços prestados, por si e por terceiros, nos Aeroportos objecto da Concessão e directamente relacionados com as Actividades Aeroportuárias e a adequação desses mesmos serviços à sua procura efectiva e ao cumprimento dos RTM;
- b) A capacidade, a disponibilidade e a qualidade do serviço das instalações, das infra-estruturas, dos sistemas e dos equipamentos directamente relacionados com as Actividades Aeroportuárias, por si disponibilizadas ou não, face à sua utilização efectiva.

2. A monitorização da qualidade e da adequação dos serviços, tal como referido no número anterior, bem como da capacidade, da disponibilidade e da qualidade de serviço das instalações, das infra-estruturas e dos equipamentos, é feita pela Autoridade Reguladora tendo em conta os RTM.

3. Os RTM operacionais e os respectivos métodos de avaliação de desempenho respeitantes às actividades referidas nos números anteriores são revistos periodicamente pela Autoridade Reguladora, no quadro da revisão de cada período de regulação nos termos do Contrato de Concessão.



4. A revisão dos RTM não incluídos na cláusula anterior e dos respectivos métodos de avaliação de desempenho é efectuada pelo Concedente.

5. O incumprimento dos RTM previstos nos n.ºs 3 e 4 dá lugar à aplicação de multas pelo Concedente, nos termos previstos nas presentes bases e no Contrato de Concessão.

6. A Concessionária deve assegurar a todo o tempo a monitorização do desempenho dos serviços prestados por si ou por terceiros nos Aeroportos, de acordo com os padrões de qualidade, de adequação, de capacidade e de disponibilidade estabelecidos.

7. A Concessionária deve manter um registo actualizado de avaliação do desempenho nos termos referidos nos números anteriores, do qual constem as falhas de qualidade, de adequação, de capacidade e/ou de disponibilidade, a respectiva gravidade e qual a entidade responsável pela realização desse serviço.

8. A Concessionária deve elaborar relatórios anuais de desempenho e de qualidade dos serviços, demonstrando o cumprimento dos RTM, devendo entregar cópias ao Concedente e à Autoridade Reguladora.

9. A avaliação do desempenho da Concessionária é efectuada por referência aos RTM referentes à qualidade, à adequação, à capacidade e à disponibilidade, nos termos definidos no Contrato de Concessão, conduzindo à aplicação das penalidades aí previstas.

10. A aplicação das penalidades referidas no número anterior deve ter em conta a responsabilidade de outras entidades nos eventos que lhe deram origem, e é repercutida nos factores de cálculo das receitas da Concessionária.

11. O regime previsto nos n.ºs 8 e 9 não prejudica a aplicação de multas e de penalidades ou a reclamação de indemnizações pelo Concedente à Concessionária pelo incumprimento ou pela violação de outras disposições do Contrato de Concessão.

12. A Concessionária pratica todos os actos necessários à manutenção dos pressupostos que conduzam às certificações existentes nas áreas da qualidade, do ambiente, da saúde e da segurança no trabalho e responsabilidade social, assim como corrige as eventuais não conformidades detectadas no âmbito destas certificações.

Base XXII

Publicidade e informação

1. A Concessionária deve adoptar um sistema eficiente de tratamento e de consulta de elementos informativos relativos à exploração dos Aeroportos, de modo a poder facultá-los com prontidão ao Concedente, à Autoridade Reguladora e a quaisquer outras entidades com legitimidade para os solicitar.

2. A Concessionária deve fornecer ao Concedente e à Autoridade Reguladora todos os elementos necessários à avaliação do cumprimento das normas e dos regulamentos de segurança e de ambiente.

3. As taxas e quaisquer outras contrapartidas aplicadas pela Concessionária pela prestação das actividades concessionadas, as normas regulamentares de exploração e

todas as demais informações relevantes quanto às suas actividades devem ser permanentemente actualizadas e adequadamente publicitadas, nomeadamente através da sua divulgação na página da Internet da Concessionária.

4. A Concessionária obriga-se também, sempre que solicitado pelo Concedente e pela Autoridade Reguladora, nos prazos por eles fixados, a fornecer indicadores operacionais e de exploração do serviço público, bem como os relativos à situação económica e financeira da Concessão e à qualidade e à disponibilidade dos serviços prestados.

5. A Concessionária obriga-se a instituir procedimentos de consulta junto dos Utilizadores e dos Utentes relativamente às taxas por si cobradas pelas Actividades Reguladas, devendo informar a Autoridade Reguladora do resultado de tais consultas.

6. A Concessionária obriga-se ainda a publicitar junto do público, designadamente através da disponibilização na sua página da Internet, os resultados de inquéritos de satisfação realizados aos Utilizadores e aos Utentes, o grau de cumprimento dos indicadores de qualidade dos serviços que resultem da avaliação do seu desempenho e o nível de cumprimento dos Acordos de Nível de Serviço a que se vinculou.

7. A Concessionária obriga-se, ainda, sem necessidade de qualquer solicitação, a fornecer ao Concedente a informação correspondente à que presta à Autoridade Reguladora nos termos definidos no Contrato de Concessão.

Base XXIII

Sistemas de informação

1. A Concessionária obriga-se a estabelecer um sistema de informação de avaliação e de monitorização de desempenho de forma a gerar, a manter actualizada e sempre disponível toda a informação necessária à avaliação do seu desempenho, designadamente os elementos relativos aos indicadores económico-financeiros da Concessão e aos RTM, e demais informação para verificação e aplicação do previsto na Regulação Económica da Concessão.

2. A Concessionária disponibiliza ao Concedente e à Autoridade Reguladora a informação referida no número anterior a expensas suas, garantindo o tratamento informático adequado, incluindo o dos dados obtidos através do sistema de avaliação e de monitorização do desempenho.

CAPÍTULO VI

Condição económico-financeira da Concessão

Base XXIV

Receitas da Concessão

1. As receitas da Concessão consistem, designadamente, em:

- a) Proveitos ou taxas recebidos pela Concessionária oriundos da exploração das Actividades Aeroportuárias, das Actividades Comerciais e dos Serviços de Apoio à Navegação Aérea;
- b) Eventuais compensações que sejam atribuídas à Concessionária pelo Concedente;



- c) Fundos, subsídios e contribuições atribuídos, nos termos da lei, pelo Concedente ou por outras pessoas colectivas públicas ou ainda por entidades privadas;
- d) Comparticipações em taxas ou outros tributos a que a Concessionária tenha direito por lei;
- e) Juros ou remunerações de capitais e de aplicações financeiras efectuadas pela Concessionária; e
- f) Outros proveitos ou taxas atribuídos por lei à Concessionária.

2. A determinação das receitas da Concessão obedece ao disposto nas bases seguintes.

3. A Concessionária pode exigir directamente aos titulares de Direitos Aeroportuários e aos Utilizadores dos Aeroportos o pagamento das taxas ou das contrapartidas referidas nas bases seguintes.

Base XXV

Actividades Reguladas

1. Estão sujeitas a regulação económica as seguintes actividades e respectivas taxas:

- a) Cedência de utilização de infra-estruturas para operações de aterragem, de descolagem, de circulação no solo, de estacionamento, de abrigo e de fornecimento de energia e de ar condicionado às aeronaves e aos respectivos serviços de apoio;
- b) Cedência de utilização de infra-estruturas para operações directamente relacionadas com o embarque, o desembarque e/ou a transferência de passageiros, de bagagens, de carga e de correio, em áreas terminais e/ou operacionais dos Aeroportos, designadamente plataformas de estacionamento de aeronaves com pontes de contacto e remotas e respectivos serviços de apoio;
- c) Cedência de utilização de infra-estruturas para a prestação de serviços de assistência em escala a aeronaves, a passageiros, a bagagens, a carga e a correio;
- d) Serviços visando a prevenção de actos ilícitos contra a segurança de pessoas e de bens transportados, nomeadamente o rastreio nos Aeroportos de pessoas e de bagagens, bem como o exercício de actividades com eles conexos;
- e) Actividades directamente relacionadas com a aviação que resultem de obrigações específicas impostas à Concessionária por legislação nacional ou internacional;
- f) Outras actividades previstas no Contrato de Concessão.

2. O montante e as regras de determinação das taxas a receber pela Concessionária pela prestação de Actividades

Reguladas são estabelecidos de acordo com o regime contratual da regulação económica com intervenção da Autoridade Reguladora.

3. No que respeita às actividades descritas na alínea b) do n.º 1 e na medida em que a sua prestação pela Concessionária corresponda à substituição das funções do Estado no que respeita a vigilância e a prevenção de actos ilícitos, as taxas da Concessionária devem cobrir os respectivos encargos de investimento e de exploração, incluindo a remuneração de capitais empregues.

Base XXVI

Novas contrapartidas

1. A Concessionária pode propor à Autoridade Reguladora:

- a) A remuneração autónoma de outras Actividades Aeroportuárias não discriminadas no n.º 1 da base XXV;
- b) Que uma Actividade Regulada deixe de estar sujeita a regulação, passando a sua taxa a ser livremente determinada pela Concessionária.

2. O montante das novas contrapartidas a receber pela Concessionária pela prestação das actividades referidas no número anterior deve ser objecto de proposta a apresentar pela Concessionária à Autoridade Reguladora.

Base XXVII

Actividades Não Reguladas

1. A Concessionária determina livremente as taxas ou os preços a cobrar pela prestação de Actividades Não Reguladas, sem intervenção da Autoridade Reguladora, com respeito por uma política comercial não discriminatória e de salvaguarda das regras da concorrência.

2. Sem prejuízo do disposto no número anterior, as Actividades Comerciais Relevantes são incluídas no cálculo da componente ajustada da receita das Actividades Reguladas nos termos da Regulação Económica da Concessão.

Base XXVIII

Assunção do risco

1. A Concessionária assume integral responsabilidade por todos os riscos inerentes à Concessão durante o prazo da sua duração, excepto nos casos em que o contrário resulte expressamente do Contrato de Concessão.

2. Em caso de dúvida sobre a limitação ou a repartição do risco da Concessionária, considera-se que o risco corre integralmente a cargo desta.

3. Nos riscos inerentes à Concessão incluem-se, nomeadamente, os seguintes:

- a) O risco comercial, incluindo o risco de tráfego limitado ao decurso do período de regulação e respectivas receitas;
- b) O risco referente à exploração do serviço concessionado, aí se incluindo todos os serviços a prestar;



- c) O risco resultante de alterações à lei geral;
- d) O risco adveniente das isenções de taxas estabelecidas na lei.

Base XXIX

Prestações de serviço público excepcionais

Quando o Concedente imponha à Concessionária a realização de determinadas obrigações de serviço público ou a dotação de qualquer dos Aeroportos ou Aeródromos concessionados com Parâmetros Sectoriais de Serviço Público, para além das previstas no Contrato de Concessão, e que façam incorrer a Concessionária em custos acrescidos que não possam ser cobertos pelas receitas normais provenientes da prestação dessas obrigações em condições normais de mercado, e que, por isso, um gestor aeroportuário em condições normais de mercado não adoptaria, o Concedente fica obrigado a acordar com a Concessionária os termos da correspondente compensação, sem prejuízo das disposições legais aplicáveis.

Base XXX

Equilíbrio económico-financeiro da Concessão

1. A Concessionária só tem direito à reposição do equilíbrio económico-financeiro da Concessão quando ocorra qualquer dos seguintes casos:

- a) Modificação imposta pelo Concedente das obrigações da Concessionária ou das condições de realização da Concessão que tenha como resultado directo um aumento de despesas ou uma perda de receitas da Concessionária;
- b) Força maior, definida no Contrato de Concessão, excepto se em resultado dos mesmos se verificar a resolução do Contrato de Concessão;
- c) Alterações da lei interna de carácter específico, designadamente da lei ambiental ou de segurança, que tenham como resultado directo um aumento de despesas ou uma perda de receitas da Concessionária, salvo nas matérias referentes a isenção das taxas referidas na alínea d) do n.º 3 da base XXVIII que implique o não se atingir a rentabilidade implícita na Receita Média Máxima fixada.

2. O valor da reposição do equilíbrio económico-financeiro da Concessão corresponde ao necessário para repor a posição financeira da mesma à data imediatamente anterior em que ocorreu o facto gerador do direito à reposição.

3. Sempre que haja lugar à reposição do equilíbrio económico-financeiro da Concessão, tal reposição pode ter lugar, consoante opção do Concedente, após consulta da Concessionária e da Autoridade Reguladora, através de uma ou mais das seguintes modalidades:

- a) Alteração das taxas das Actividades Reguladas, efectuada nos termos previstos na Regulação Económica da Concessão;

- b) Atribuição de comparticipação ou de compensação directa pelo Concedente;
- c) Prorrogação do prazo da Concessão;
- d) Qualquer outra forma que seja acordada entre o Concedente e a Concessionária.

4. Sempre que a Concessionária tenha direito à reposição do equilíbrio económico-financeiro da Concessão, tal reposição é efectuada de acordo com o que, de boa-fé, seja estabelecido entre o Concedente e a Concessionária, em negociações que devem iniciar-se logo que solicitadas pela Concessionária e que devem estar terminadas no prazo de 90 dias a contar dessa solicitação.

5. Quando a modalidade utilizada para a reposição seja a da alínea a) do n.º 3, a reposição é feita mediante negociação entre a Autoridade Reguladora e a Concessionária, devendo ser obtido um acordo entre as partes no prazo máximo de 30 dias.

6. A reposição do equilíbrio económico-financeiro da Concessão efectuada nos termos da presente base é, relativamente ao evento que lhe deu origem, única, completa e final.

7. A Concessionária deve notificar o Concedente da ocorrência de qualquer evento que possa dar lugar à reposição do equilíbrio económico-financeiro da Concessão, nos 30 dias seguintes à data da sua verificação.

Base XXXI

Partilha de benefícios

1. Os benefícios na situação económica da Concessionária previstos nos números seguintes, são repercutidos nas taxas das actividades sujeitas a regulação económica, de forma a que resulte a sua redução.

2. O disposto no número anterior aplica-se ao montante das mais-valias líquidas realizadas pela Concessionária na alienação de bens compreendidos ou que já tenham sido compreendidos nos Activos Regulados;

3. A Concessionária obriga-se a enviar ao Concedente cópia dos Contratos de Financiamento no prazo de oito dias após a respectiva celebração, não podendo proceder a qualquer modificação dos mesmos, incluindo o respectivo reembolso antecipado, parcial ou total, sem prévia autorização do Concedente.

4. Caso a Concessionária pretenda refinanciar a dívida emergente dos Contratos de Financiamento deve solicitar autorização prévia ao Concedente, apresentando em simultâneo uma proposta de partilha, nos termos do n.º 1, dos benefícios resultantes de tal refinanciamento.

5. O Concedente, após consulta à Autoridade Reguladora, procede à apreciação da proposta apresentada pela Concessionária, podendo para o efeito promover negociações directas com esta.

6. Caso o Concedente e a Concessionária não acordem os termos do refinanciamento e da partilha de benefícios no prazo de seis meses após a apresentação da proposta, prazo prorrogável por acordo entre as Partes, considera-se que a proposta de refinanciamento é rejeitada.



CAPÍTULO VII

Obrigações de segurança, ambientais e responsabilidade social da Concessionária

Base XXXII

Obrigações de segurança

1. A Concessionária obriga-se a implementar as normas, os procedimentos e as boas práticas constantes da legislação e da regulamentação nacional e internacional, de carácter vinculativo aplicáveis à segurança em geral e, em particular, à segurança aeroportuária, à segurança contra actos ilícitos e à segurança no trabalho, bem como a proporcionar as estruturas e os meios necessários que permitam uma eficiente gestão da segurança em todos os Aeroportos ou Aeródromos objecto da Concessão.

2. A Concessionária promove, segundo critérios de razoabilidade, a adopção de normas, de procedimentos e de práticas de segurança que constem de regulamentos nacionais ou internacionais de aplicação não vinculativa.

3. A Concessionária deve adoptar o Regulamento de Gestão de Segurança constante do Contrato de Concessão, obrigando-se a proceder à sua revisão e a enviá-lo ao Concedente, no prazo de seis meses após a assinatura do Contrato de Concessão, o qual deve consagrar a política de segurança e de prevenção de actos ilícitos, de organização, de planeamento, de execução e de acompanhamento do desempenho da Concessionária neste âmbito.

Base XXXIII

Obrigações ambientais

1. A Concessionária obriga-se ao cumprimento da legislação e da regulamentação ambiental de carácter vinculativo e ao respeito por todos os compromissos existentes nesta matéria.

2. A Concessionária obriga-se a implementar as medidas identificadas nos diagnósticos ambientais dos Aeroportos ou Aeródromos e a dar cumprimento às obrigações decorrentes de auditorias, de procedimentos de avaliação ambiental ou de análises de impactos ou de incidências ambientais, incluindo as medidas e as obrigações constantes de anexo ao Contrato de Concessão e as definidas no sistema de gestão ambiental integrado.

3. A Concessionária deve promover, segundo critérios de razoabilidade, a adopção de normas, de procedimentos e de boas práticas ambientais aplicáveis ao ambiente, em geral, e à actividade aeronáutica, em particular, que constem de regulamentos ou directrizes nacionais ou internacionais, de aplicação não vinculativa.

4. A Concessionária deve disponibilizar os meios materiais e humanos necessários à efectiva gestão ambiental e à prevenção, à minimização e à correcção de impactos ambientais decorrentes da actividade concessionada, designadamente ao nível da energia, do ruído, da qualidade do ar, dos solos, dos recursos hídricos, dos resíduos, dos aspectos ecológicos e de eventuais passivos ambientais, obrigando-se ainda a monitorizar, a controlar e a reduzir o impacto dessa actividade.

5. A Concessionária deve promover ligações com entidades de gestão de território, de forma a estabelecer entendimentos que se traduzam numa melhor interligação e valorização territorial dos Aeroportos ou Aeródromos.

6. A Concessionária deve promover a melhoria contínua da inserção ambiental dos Aeroportos, devendo estabelecer contactos com entidades públicas e privadas que permitam identificar melhorias nos procedimentos da sua actividade que se traduzam em melhores desempenhos ambientais.

7. A Concessionária deve adoptar o Regulamento de Gestão Ambiental, obrigando-se a proceder à sua revisão e a enviá-lo à aprovação do Concedente, no prazo de seis meses após a assinatura do Contrato de Concessão, devendo essa revisão conter os objectivos e os procedimentos necessários a uma eficaz gestão ambiental da actividade concessionada, consagrando, nomeadamente:

- a) O cumprimento das normas, dos regulamentos, dos procedimentos e dos requisitos em vigor para a gestão ambiental nos Aeroportos;
- b) A realização periódica de auditorias e/ou estudos para aferir a conformidade dos objectivos de qualidade do ambiente nas actividades desenvolvidas nos Aeroportos, a efectuar pela Concessionária ou a solicitação desta às entidades competentes, dando conhecimento ao Concedente dos resultados obtidos;
- c) Sistema de gestão ambiental e plano de gestão ambiental em obra, com definição de medidas preventivas, mitigadoras e compensatórias de impactos ambientais, para as fases de construção, de operação e de desactivação de infra-estruturas e plano de monitorização dos descritores ambientais;
- d) Critérios ambientais de eficiência energética e minimização de impacte ambiental no uso de equipamentos e de infra-estruturas para a aquisição de novos equipamentos, viaturas e para a construção ou remodelação de infra-estruturas.

8. A Concessionária apresenta ao Concedente, no prazo de seis meses após a assinatura do Contrato de Concessão e, posteriormente, no início de cada ano civil, um relatório para cada aeroporto, contendo as acções desenvolvidas em matéria de ambiente, bem como a identificação e a programação das acções a realizar no período subsequente para dar cumprimento ao conjunto de obrigações previstas na presente base.

9. O não cumprimento de obrigações ambientais é objecto de penalidades nos termos previstos no Contrato de Concessão.

Base XXXIV

Responsabilidade social

1. A Concessionária, no cumprimento do Contrato de Concessão, compromete-se a orientar as suas actividades de forma a proporcionar condições favoráveis para que



o desenvolvimento da exploração dos Aeroportos ou Aeródromos ocorra de forma socialmente equilibrada e em benefício dos cidadãos em geral.

2. A Concessionária assume a sua responsabilidade pelo bem-estar e segurança dos seus colaboradores e trabalhadores e, de forma geral, de todas as partes afectadas pelas suas actividades, comprometendo-se a ter em conta o sistema de gestão integrado e a apoiar e a promover diversas acções de formação profissional, de apoio social, de sensibilização da consciência ambiental e cívica das comunidades locais, contribuindo assim para o progresso e o desenvolvimento da sociedade.

CAPÍTULO VIII

Poderes de autoridade, expropriações e servidões

Base XXXV

Poderes de autoridade da Concessionária

A Concessionária, sem prejuízo de outros poderes que lhe sejam conferidos por lei, detém, por efeito da Concessão, os seguintes poderes e prerrogativas de autoridade:

- a) Licenciamento da ocupação e do exercício de actividades em bens do domínio público aeroportuário incluídos no âmbito da Concessão, bem como para a prática de todos os actos respeitantes à execução, à modificação e à extinção de licenças;
- b) Fixação das contrapartidas devidas pela ocupação e pelo exercício de actividades em bens do domínio público aeroportuário incluídos no âmbito da Concessão, bem como à respectiva cobrança coerciva, sendo os créditos correspondentes equiparados aos créditos do Estado para todos os efeitos legais e constituindo título executivo as respectivas facturas, certidões de dívidas ou documentos equivalentes;
- c) 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;
- d) Exercício, de acordo com a legislação aplicável e sem prejuízo das competências próprias da Autoridade Reguladora nesta matéria, dos poderes decorrentes da constituição e da imposição nas áreas próximas aos Aeroportos ou Aeródromos, de zonas de protecção e de outras restrições de utilidade pública da ocupação e da utilização dos solos, nomeadamente medidas preventivas;
- e) Implantação de traçados, ocupação de terrenos e constituição de servidões, designadamente de passagem, 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;
- f) Elaboração e aplicação de normas regulamentares no âmbito da actividade concessionada, designa-

damente em matéria de segurança, ambiente e acesso e utilização dos serviços englobados nas Actividades Aeroportuárias;

- g) Execução coerciva das suas decisões de autoridade, incluindo a utilização de força pública.

Base XXXVI

Expropriações

1. Compete à Concessionária, como entidade expropriante, actuando em nome do Concedente, conduzir os processos expropriativos dos bens e dos direitos necessários à Concessão, suportando os custos inerentes e o pagamento de indemnizações, bem como de outras compensações, ónus ou encargos decorrentes das expropriações.

2. Compete ainda à Concessionária a prática dos actos que individualizam, caracterizam e identificam os bens a expropriar, de acordo com o Código das Expropriações.

3. A Concessionária deve apresentar ao Concedente todos os elementos e os documentos necessários à prática do acto de declaração de utilidade pública, de acordo com a legislação em vigor.

Base XXXVII

Utilidade Pública

1. São de utilidade pública, com carácter de urgência, todas as expropriações de bens e de direitos necessários ao exercício das actividades da Concessão.

2. São igualmente de utilidade pública a constituição de todas as servidões e áreas de protecção e demais medidas de restrição da ocupação e uso dos solos referidas neste capítulo.

CAPÍTULO IX

Responsabilidade da Concessionária e garantias

Base XXXVIII

Responsabilidade da Concessionária perante o Concedente

A Concessionária é, face ao Concedente, responsável pelo atempado e perfeito cumprimento das obrigações constantes do Contrato de Concessão e as decorrentes de normas, de regulamentos ou de disposições administrativas que lhe sejam aplicáveis, sem que, para exclusão ou limitação da sua responsabilidade, possa opor ao Concedente qualquer contrato ou relação com terceiros.

Base XXXIX

Relacionamento da Concessionária com entidades públicas intervenientes na Concessão

1. A Concessionária assegura a coordenação e o acompanhamento das actividades das Entidades Públicas e equiparadas, nomeadamente da Direcção de Emigração e Fronteiras, da Direcção-Geral das Alfândegas, da Polícia Nacional, da Polícia Judiciária, da Direcção-Geral do Protocolo de Estado, dos serviços responsáveis pelos controlos sanitário e fitossanitário, e do Instituto Nacional de Meteorologia e Geofísica, promovendo a sua concertação com vista ao cumprimento das obrigações por ela assumidas no Contrato de Concessão.



2. Para efeito de aplicação da primeira parte do número anterior, e sem prejuízo do estabelecido à data da assinatura do Contrato de Concessão em acordos e em protocolos de cooperação, a Concessionária deve criar um Regulamento das Entidades Públicas, a ser aprovado pela Autoridade Reguladora, que o enviará ao Concedente, no prazo de seis meses após a assinatura do Contrato de Concessão, contendo os critérios de aferição do desempenho e da qualidade das actividades desenvolvidas pelas Entidades Públicas, respectiva monitorização e a sua repercussão na aferição do desempenho da Concessionária.

3. Sempre que a actuação de qualquer Entidade Pública afecte negativamente o desempenho da Concessionária, deve esta notificá-la de imediato para que promova a resolução da situação.

4. A Concessionária deve informar de imediato o Concedente de quaisquer actividades das Entidades Públicas que possam afectar negativamente o seu desempenho e fazê-la incorrer em responsabilidade perante o Concedente.

Base XL

Relacionamento da Concessionária com entidades terceiras detentoras de direitos aeroportuários

1. A Concessionária obriga-se a elaborar um Regulamento das Entidades Terceiras, que se compromete a fazer cumprir por todos os meios de que disponha, devendo sujeitar esse Regulamento à apreciação, a título consultivo, do Concedente e da Autoridade Reguladora, no prazo de seis meses após a assinatura do Contrato de Concessão.

2. A Concessionária não pode opor ao Concedente o desrespeito do regulamento referido no número anterior pelas Entidades Terceiras, de modo a diminuir ou a excluir a sua responsabilidade.

Base XLI

Parcerias públicas locais

1. Mediante solicitação de pessoas colectivas públicas de âmbito local com competências na área de implantação de cada um dos Aeroportos ou Aeródromos da Concessão, podem ser criadas sociedades comerciais em parceria entre a Concessionária, tendo tais pessoas colectivas, nos termos estabelecidos no Contrato de Concessão, o objectivo de promover o desenvolvimento do local em causa.

2. A Concessionária deve prestar, e obter, adequada informação às sociedades comerciais constituídas nos termos do número anterior relativamente aos seus projectos mais relevantes, em particular no que respeita à expansão de Infra-estruturas Aeroportuárias, à consolidação e ao alargamento de rotas, ao desenvolvimento da cobertura aeroportuária nas áreas logística, industrial, terciária e complementar e impactos ambientais das suas intervenções.

3. As parcerias previstas no n.º 1 devem fomentar o conhecimento e a troca de ideias, de forma a permitir o eventual aperfeiçoamento dos projectos existentes em conformidade com critérios de proporcionalidade.

Base XLII

Responsabilidade da Concessionária perante terceiros

A Concessionária responde, nos termos da lei, por quaisquer prejuízos causados a terceiros no exercício das actividades que constituem o objecto da Concessão, pela culpa ou pelo risco.

Base XLIII

Responsabilidade por prejuízos causados por entidades contratadas

1. A Concessionária responde, ainda, nos termos em que o comitente responde pelos actos do comissário, pelos prejuízos causados pelos terceiros por si contratados para o desenvolvimento das actividades compreendidas na Concessão.

2. Constitui especial dever da Concessionária promover e exigir a qualquer terceiro, com quem venha a contratar, que assegure as medidas necessárias para salvaguarda da integridade física do público e do pessoal afecto à Concessão, devendo ainda cumprir e zelar pelo cumprimento dos regulamentos de higiene e de segurança em vigor a cada momento.

Base XLIV

Seguros

1. A Concessionária obriga-se a manter em vigor os contratos de seguros necessários para garantir uma efectiva cobertura dos riscos seguráveis inerentes à Concessão.

2. Em cada ano civil, a Concessionária tem de fazer prova perante o Concedente da validade dos contratos de seguro que está obrigada a constituir.

3. Nas apólices de seguro a contratar deve ser estipulada uma cláusula de obrigatoriedade de a respectiva companhia seguradora comunicar, por escrito, ao Concedente a falta de pagamento dos prémios de seguro relativos aos contratos referidos nos números anteriores da presente base.

4. Em caso de incumprimento pela Concessionária da obrigação de manter as apólices de seguro a que está obrigada, o Concedente pode proceder directamente ao pagamento dos prémios das referidas apólices, e à eventual contratação de novas apólices, correndo os respectivos custos por conta da Concessionária.

CAPÍTULO X

Acompanhamento, fiscalização e regulação da Concessão

Base XLV

Concedente

Sem prejuízo das competências próprias de fiscalização de autoridades legalmente competentes para o efeito, os poderes e os deveres atribuídos pelo Contrato de Concessão ao Concedente são exercidos pelos membros do Governo responsáveis pelas áreas das Finanças e dos transportes, podendo ser delegados nos serviços.



1 906000 003155

Base XLVI

Regulação económica

1. Compete à Autoridade Reguladora assegurar a regulação económica da Concessão com respeito pelas regras do Contrato de Concessão e pelos princípios de regulação económica e de qualidade de serviço do sector aeroportuário nacional.

2. A Autoridade Reguladora define periodicamente, nos termos referidos no Contrato de Concessão, os critérios e as regras a que devem obedecer a formação e a fixação das taxas das Actividades Reguladas, bem como os parâmetros, e os respectivos valores, dos níveis de qualidade de serviço.

Base XLVII

Regulação técnica

1. A Concessionária deve observar e implementar a regulamentação técnica aplicável, a todo o tempo, ao sector aeroportuário, designadamente no que respeita à certificação dos Aeroportos, bem como à gestão, à operação e à manutenção dos Aeroportos e à operação de aeronaves vertida na legislação nacional, nos regulamentos, bem como os standards e as melhores práticas reconhecidas e recomendadas pela Organização da Aviação Civil Internacional.

2. A Concessionária suporta os custos relativos às práticas e à implementação das normas e dos procedimentos estabelecidos no número anterior, desde que esses custos se reportem directamente à operacionalidade aeroportuária.

3. A Autoridade Reguladora pode, a todo o tempo, adoptar normas, regulamentos e práticas recomendadas relativas aos Aeroportos e à sua gestão, operação e manutenção, bem como relativas à operação de aeronaves em Cabo Verde ou nos Aeroportos abrangidos pela Concessão, ficando a Concessionária obrigada ao seu cumprimento.

4. A Autoridade Reguladora pode monitorizar e inspecionar, a todo o tempo, a actividade da Concessionária para efeitos do cumprimento das disposições estabelecidas nos números anteriores.

5. A Autoridade Reguladora, sem prejuízo dos poderes que lhe estão legalmente cometidos, pode alterar ou aditar condições relativas ao regime de certificação dos Aeroportos nos seguintes casos:

- a) Violação grave do Contrato de Concessão relativa a Segurança, abrangendo os conceitos internacionais do sector denominados por safety and security;
- b) Encerramento do Aeroporto ou não aceitação de tráfego comercial, por mais de 72 horas contadas após notificação escrita do Concedente para a reabertura do Aeroporto ao tráfego comercial, e desde que o evento que deu causa ao encerramento não seja da responsabilidade do Concedente ou de qualquer organismo do Estado.

6. Em caso de suspensão de licença, deve a Concessionária submeter à Autoridade Reguladora um plano que contenha as medidas destinadas a remediar as causas que deram origem à suspensão.

7. A Autoridade Reguladora põe termo à suspensão após a aprovação do plano apresentado e a verificação de que o mesmo está a ser implementado e que a Concessionária respeita as condições impostas pela licença em vigor.

8. A Concessionária fica sujeita, a todo o tempo, à legislação internacional, às normas, às normas de direito interno e aos regulamentos emitidos pela Autoridade Reguladora, devendo adoptar e fazer adoptar as práticas e os regulamentos adequados para o efeito, em coordenação com as entidades competentes na matéria, no que respeita a:

- a) Segurança, abrangendo os conceitos internacionais do sector denominados por safety and security;
- b) Alfândegas, emigração, ordem pública, policiamento, saúde pública, quarentenas, tráfego de animais e serviços de emergência.

9. Caso a Autoridade Reguladora, a qualquer momento, considere que existe uma ameaça séria à segurança em qualquer Aeroporto, pode notificar a Concessionária para tomar as acções necessárias para afastar essa ameaça.

10. Caso a Autoridade Reguladora considere, razoavelmente, que não há tempo para que a Concessionária actue ou que a Concessionária não tem capacidade para afastar a ameaça, a Autoridade Reguladora pode praticar directamente as acções necessárias, incluindo o encerramento temporário do Aeroporto, ou pode determinar que terceiros pratiquem essas acções.

11. Os custos e os prejuízos decorrentes de quaisquer acções realizadas directamente pela Autoridade Reguladora ou por terceiros, tal como previsto nos n.ºs 9 e 10, são inteiramente suportados pela Concessionária, devendo ser contemplado na regulação económica da Concessão.

CAPÍTULO XI

Modificações subjectivas da Concessão

Base XLVIII

Oneração ou transmissão de direitos e exploração de serviços por terceiros

1. A Concessionária não pode, sem prévio consentimento do Concedente, onerar, transmitir, ou por qualquer outra forma fazer-se substituir, no todo ou em parte, na titularidade ou no exercício dos direitos e dos bens da Concessão sem prejuízo da possibilidade de subconcessão prevista na base seguinte.

2. São nulos os actos que contrariem o disposto no número anterior.



Base XLIX

Subconcessão

1. A Concessionária deve, sempre que for possível e mais vantajosa para a economia, subconcessionar as prestações objecto do Contrato de Concessão, desde que previamente autorizada pelo Concedente.

2. A concessionária não pode subconcessionar os serviços de gestão da FIR Oceânica do Sal.

3. Em caso de subconcessão, a Concessionária mantém os direitos e continua sujeita às obrigações emergentes do Contrato de Concessão.

4. A escolha do subconcessionária é feita, preferencialmente, por procedimento de contratação concursal, podendo ser adoptado o concurso limitado com prévia qualificação ou o concurso público, nos termos do regime geral da contratação pública.

5. No caso de uma subconcessão com a duração inferior a dez anos ou que envolva activos com valor global inferior a CVE 1.000.000.000\$00 (mil milhões de escudos cabo-verdianos), pode o contrato ser atribuído por ajuste directo, salvo quando este procedimento tiver sido utilizado para atribuição da subconcessão com idêntico objecto no período imediatamente anterior.

6. Fora dos casos previstos no número anterior, pode o membro de Governo responsável pela área dos transportes autorizar a negociação directa de uma subconcessão desde que o Conselho de Ministros, por Resolução, reconheça a existência de interesse nacional.

7. Os cadernos de encargos e programa de procedimento para a atribuição de subconcessões, bem como os contractos de subconcessão, estão sujeitos a parecer da entidade reguladora do sector aeroportuário.

8. Caso venha a ocorrer uma subconcessão, tal facto não acarreta qualquer modificação das regras constantes do Contrato de Concessão.

Base L

Tipos de subconcessão

1. A subconcessão pode ser integral ou parcial.

2. Na subconcessão integral é concessionada toda a infraestrutura e a totalidade dos serviços aeroportuários, bem como a gestão e a administração do aeroporto.

3. A subconcessão parcial pode ser de infraestruturas, de serviços aeroportuários ou de parcelas do aeroporto.

Base LI

Subconcessionário

O subconcessionário assegura a execução do objecto da subconcessão nos aspectos económico, financeiro e patrimonial, de gestão de efectivos, de exploração aeroportuária e ainda as actividades que lhe sejam complementares, subsidiárias ou acessórias.

Base LII

Atribuições e prerrogativas de direito público

1. Os subconcessionários têm as seguintes atribuições:

- a) Adquirir e explorar o equipamento aeronáutico e de assistência à navegação aérea de acordo com o caderno de encargos;

b) Promover e executar obras nos aeroportos, de acordo com os projectos e planos propostos pela concessionária e aprovados pelo Governo;

c) Conservar as obras dos aeroportos e o respectivo equipamento nos termos previstos no contrato de subconcessão.

2. Os subconcessionários gozam das seguintes prerrogativas de direito público:

a) Fixação de taxas a cobrar pela utilização dos aeroportos e respectivas zonas aeroportuárias, dos serviços nele prestados e pela ocupação de espaços dominiais, dentro dos limites aprovados pela entidade reguladora do sector aeroportuário;

b) Organização e manutenção de um serviço privativo de vigia aeroportuária para assegurar o cumprimento dos regulamentos de exploração e vigia dos aeroportos e zonas aeroportuárias;

c) Regulamentação e fiscalização relativamente ao uso público do serviço portuário a seu cargo, sem prejuízo da competência atribuída a outros serviços públicos;

d) Livre entrada dos seus agentes ou trabalhadores a bordo das aeronaves aterrados nos aeroportos para fiscalização;

e) Aplicação de sanções aos utentes das zonas aeroportuárias pela violação das leis e regulamentos do uso público de serviço, sem prejuízo da competência atribuída a outros serviços públicos;

f) Dispensa de licença administrativa relativa ao exercício das suas atribuições;

g) Direito de exigir de todos os utentes das instalações aeroportuárias os elementos estatísticos relativos a actividades na sua jurisdição, cujo conhecimento interessa ao cômputo de actividade geral dos aeroportos.

Base LIII

Utilização do serviço pelo público

1. A todos é lícito a utilização dos serviços dos subconcessionários, observadas as leis e os regulamentos aplicáveis.

2. A prestação de serviços pelo subconcessionário faz-se a título oneroso.

3. O subconcessionário pode dar prioridade no uso dos serviços e estabelecer preferência em benefício de entidades que prossigam fins públicos ou de utilidade pública.

4. O subconcessionário pode determinar ou acordar com os utilizadores preços diferenciados de prestação de serviço.

Base LIV

Prazo de subconcessão

O prazo das subconcessões é fixado em função dos projectos, do montante dos investimentos, da qualidade do serviço do aeroporto, do benefício aos utentes e das tarifas e preços propostos, não podendo ultrapassar 50 anos, nem ser prorrogada por mais de 20 anos.



Base LV

Elementos do contrato de subconcessão

O contrato de subconcessão deve conter, designadamente e nos casos aplicáveis, os seguintes elementos:

- a) Os fundamentos legais e os motivos da sua outorga;
- b) A descrição dos bens, as obras e as instalações de domínio público subconcessionados e as obrigações de manutenção, produtividade e aproveitamento dos mesmos;
- c) A determinação das áreas reservadas à prestação dos serviços aeroportuários;
- d) As bases de regulação tarifária;
- e) Os programas de construção, expansão, modernização e de protecção ecológica;
- f) Os direitos e as obrigações dos subconcessionários;
- g) As garantias, seguros e cauções;
- h) As causas de cessação, revogação e resgate da subconcessão;
- i) As multas a pagar pelos subconcessionários em caso de incumprimento;
- j) Outras contrapartidas financeiras ou materiais devidas pelos subconcessionários.

CAPÍTULO XII

Incumprimento e força maior

Base LVI

Incumprimento da Concessionária e penalizações contratuais

1. Sem prejuízo do previsto na lei, do disposto nos n.ºs 8 e 9 da base XXI e do direito de resolução pelo Concedente nos termos previstos no Contrato de Concessão, o incumprimento ou o cumprimento defeituoso pela Concessionária de quaisquer obrigações emergentes do Contrato de Concessão, ou das determinações do Concedente emitidas no âmbito da lei ou do Contrato de Concessão, originam a aplicação à Concessionária de multas contratuais.

2. Excluindo determinadas penalidades referidas no Contrato de Concessão, o montante das multas varia em função da gravidade da falta entre um mínimo de 1.000.000\$00 (um milhão de escudos) e um máximo de 100.000.000\$00 (cem milhões de escudos), relativamente a cada uma das situações de incumprimento.

3. A multa contratual aplicada nos termos dos números anteriores é diária pelo tempo que durar o incumprimento ou o cumprimento defeituoso da obrigação contratual ou das determinações do Concedente.

4. Excluindo determinadas penalidades referidas no Contrato de Concessão, o montante acumulado das multas, em cada ano civil, não pode exceder o valor máximo de 2% do total das receitas das actividades reguladas, registado no ano civil anterior.

5. As multas são exigíveis nos termos fixados na respectiva notificação à Concessionária.

6. No acto de aplicação da multa, se tal se justificar, é fixado ainda à Concessionária um prazo razoável para que esta cumpra a obrigação em falta.

7. Se a Concessionária, dentro desse prazo, continuar sem cumprir pode a multa ser agravada, sem prejuízo do direito que ao Concedente assiste de rescindir o Contrato de Concessão.

8. Os montantes mínimos e máximos referidos no n.º 2 podem ser actualizados, no início de cada ano civil, por aplicação da taxa de variação do índice de preços no consumidor, publicado pelo Instituto Nacional de Estatística, referente ao ano anterior.

Base LVII

Força maior

1. Consideram-se casos de força maior os eventos imprevisíveis e inevitáveis, exteriores à Concessionária e independentes da sua vontade ou actuação, ainda que indirectos, que comprovadamente impeçam o cumprimento das suas obrigações contratuais e que tenham um impacto directo negativo sobre a Concessão, em moldes que excedam os regimes das obrigações e do risco previstos no Contrato de Concessão.

2. Constituem casos de força maior, nomeadamente, os actos de guerra ou de subversão, as hostilidades, os tumultos, a rebelião ou o terrorismo, as epidemias, as radiações atómicas, as inundações, as catástrofes, os ciclones, os tremores de terra ou outros cataclismos naturais.

3. A ocorrência de um caso de força maior tem por efeito exonerar a Concessionária de responsabilidades pelo não cumprimento pontual das obrigações emergentes do Contrato de Concessão, na estrita medida em que o seu cumprimento tenha sido impedido em virtude da referida ocorrência, e pode dar lugar à reposição do equilíbrio financeiro da Concessão ou à resolução do Contrato de Concessão nos casos de a impossibilidade de cumprimento se tornar definitiva ou de a reposição do equilíbrio financeiro da Concessão se revelar excessivamente onerosa para o Concedente ou ainda no caso de a reposição do equilíbrio financeiro não ser possível.

4. Sempre que um caso de força maior corresponda, desde pelo menos seis meses antes da sua verificação, a um risco normalmente segurável por apólices comercialmente aceitáveis e, independentemente de a Concessionária ter efectivamente contratado as respectivas apólices, verifica-se o seguinte:

- a) A Concessionária não fica exonerada do cumprimento pontual e atempado das obrigações emergentes do Contrato de Concessão, no prazo que lhe for, para este efeito, fixado pelo Concedente, na medida em que aquele cumprimento se torne possível em virtude do recebimento da indemnização devida nos termos da apólice comercialmente aplicável ou contratada relativa ao risco em causa;
- b) Há lugar à reposição do equilíbrio financeiro, de acordo com o estabelecido na base XXX, pelo eventual excesso dos prejuízos sofridos relativamente ao valor normalmente segurável nos termos de apólices comercialmente aceitáveis, desde pelo menos seis meses antes da verificação do evento de força maior;



c) Há lugar à resolução do Contrato de Concessão quando o cumprimento das obrigações emergentes do Contrato de Concessão seja definitivamente impossível, e o fosse mesmo que tivesse sido recebida a indemnização a que se referem as alíneas anteriores, ou quando a eventual reposição do equilíbrio financeiro seja excessivamente onerosa para o Concedente, ou na opinião do Concedente não seja susceptível de ser repercutida nas tarifas reguladas, devendo, em qualquer das circunstâncias, a Concessionária pagar ao Concedente a indemnização aplicável ou recebida ao risco em causa por apólices comercialmente aceitáveis, desde pelo menos seis meses antes da verificação do evento de força maior.

5. A Concessionária fica obrigada a comunicar ao Concedente a ocorrência de qualquer facto qualificável como caso de força maior, bem como a indicar, no mais curto prazo possível, quais as obrigações emergentes do Contrato de Concessão cujo cumprimento, no seu entender, se encontra impedido ou prejudicado e, ainda, se for o caso, as medidas que tomou ou que pretende tomar para fazer face à situação ocorrida e os respectivos custos associados.

6. Em caso de resolução do Contrato de Concessão por ocorrência de um caso de força maior, o Concedente assume as posições contratuais da Concessionária com terceiros emergentes do Contrato de Concessão.

CAPÍTULO XIII

Extinção e suspensão da Concessão

Base LVIII

Resolução do Contrato de Concessão

1. Em caso de violação grave não sanável das obrigações da Concessionária decorrentes do Contrato de Concessão, o Concedente pode resolver o Contrato de Concessão.

2. Constituem causas de resolução por parte do Concedente, designadamente:

- a) O desvio do objecto e dos fins da Concessão;
- b) A interrupção da exploração da Concessão;
- c) A reiterada desobediência às determinações das entidades competentes, sempre que se mostrem ineficazes outras sanções;
- d) A repetida oposição ao exercício da fiscalização exercida pelo Concedente ou por outras entidades;
- e) A repetida verificação de situações de indisciplina do pessoal ou dos Utentes, que tenham ocorrido por culpa da Concessionária e das quais possam resultar graves perturbações no funcionamento dos serviços e do Aeroporto em geral;
- f) A obstrução à requisição, ao sequestro ou à intervenção do Concedente em caso de emergência grave.

3. Quando as faltas da Concessionária forem meramente culposas e susceptíveis de correcção, o Contrato de Concessão pode não ser rescindido se forem integralmente cumpridos os deveres violados e reparados integralmente os danos por elas provocados dentro do prazo fixado pelo Concedente.

4. A resolução do Contrato de Concessão só pode ser declarada após prévia audiência, por escrito, da Concessionária e, uma vez declarada, produz imediatamente efeitos, sem precedência de qualquer outra formalidade, logo que comunicada àquela por escrito.

5. A declaração de insolvência da Concessionária pode determinar a resolução do Contrato de Concessão, salvo se, existindo condições para tal, o Concedente autorizar que algum ou alguns dos credores assumam a posição contratual da Concessionária, com todos os direitos e os deveres daí resultantes.

6. A resolução do Contrato de Concessão implica a reversão dos bens afectos à Concessão para o Concedente, nos termos previstos na Base LXVe a perda, a favor deste, de todas as cauções prestadas pela Concessionária como garantia do bom e pontual cumprimento das obrigações emergentes do Contrato de Concessão.

Base LIX

Resgate da Concessão

1. O Concedente pode resgatar a Concessão e outras actividades da Concessionária quando motivos de interesse público o justifiquem, desde que decorridos 15 anos sobre a data do início da Concessão, mediante comunicação escrita à Concessionária com, pelo menos, um ano de antecedência.

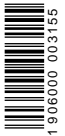
2. Pelo resgate, o Concedente assume automaticamente todos os direitos e as obrigações da Concessionária emergentes de contratos celebrados anteriormente à notificação referida no número anterior, bem como todas as obrigações que, embora exigidas após o resgate se refiram a factos que lhe sejam anteriores, e em qualquer destes casos, desde que exclusivamente referentes à actividade da Concessão, com excepção das obrigações resultantes de reclamações que contra a Concessionária estejam pendentes.

3. Em caso de resgate, a Concessionária tem direito a receber do Concedente uma indemnização no montante que, assumindo a vigência da Concessão até ao seu termo, resultar da média das avaliações do valor da Concessão, obtido através do valor actual líquido dos cash flows que se prevêem entre a data da decisão de resgate e a data do termo de vigência do Contrato de Concessão, efectuadas por duas instituições financeiras independentes, de reconhecido prestígio e nomeadas por acordo entre o Concedente e a Concessionária.

Base LX

Extinção do serviço público

1. O Concedente pode extinguir o serviço público concessionado por razões de interesse público, devidamente fundamentadas.



2. A extinção do serviço público faz cessar automaticamente a Concessão e confere à Concessionária o direito a ser indemnizada nos termos estabelecidos para o resgate.

Base LXI

Emergência grave

1. Em caso de guerra, de estado de sítio ou de emergência grave, o Concedente pode assumir transitoriamente a exploração do serviço concessionado de harmonia com as normas aplicáveis a ocorrências dessa natureza após notificação por escrito à Concessionária e sem precedência de qualquer formalidade, ou pode ordenar à Concessionária a adopção urgente das medidas necessárias face à situação, ressarcindo-a dos custos respectivos.

2. Enquanto se verificar a situação prevista no número anterior, suspende-se a contagem do prazo da Concessão, ficando a Concessionária durante o período de duração da situação de emergência grave, exonerada das obrigações decorrentes do Contrato de Concessão, que sejam incompatíveis com as medidas impostas pelo Concedente.

Base LXII

Sequestro

1. O Concedente pode assumir a exploração do serviço concessionado se, por facto imputável à Concessionária, estiver iminente a cessação da actividade ou ocorrer perturbação grave que ponha em causa o funcionamento da Concessão.

2. A Concessionária é obrigada à imediata disponibilização do objecto da Concessão logo que lhe seja comunicada a decisão de sequestro.

3. Na vigência do sequestro, a Concessionária responde pelos encargos e pelas despesas resultantes da manutenção e do restabelecimento da exploração que não possam ser cobertas pelas receitas cobradas.

4. A Concessionária retoma a Concessão, dando-se por findo o sequestro, no prazo que o Concedente venha a fixar-lhe e que não pode ser inferior a 30 dias sobre a data da notificação da retoma.

5. A Concessionária pode optar pela resolução do Contrato de Concessão caso o sequestro se mantenha por período superior a seis meses após ter sido restabelecido o normal funcionamento da Concessão.

Base LXIII

Requisição e cedência de interesse público

1. A requisição de bens pode ser efectuada pelo Concedente, nos termos da lei, mediante o pagamento de justa indemnização.

2. O Concedente pode, ainda, acordar a cedência temporária de trabalhadores, nos termos previstos na lei, mediante acordo de cedência de interesse público.

Base LXIV

Extinção por acordo

O Concedente e a Concessionária podem, a qualquer momento, acordar na extinção total ou parcial da Concessão, definindo os seus efeitos.

Base LXV

Reversão

1. Extinguindo-se a Concessão por qualquer motivo revertem para o Concedente todos os bens e os direitos afectos à Concessão, sejam ou não propriedade da Concessionária, obrigando-se a Concessionária a entregá-los em perfeitas condições de funcionamento, de conservação e de segurança, sem prejuízo do normal desgaste inerente à sua utilização, e livres de quaisquer ónus e encargos, não sendo legítimo invocar, com qualquer fundamento, o direito de retenção.

2. Caso a reversão dos bens não ocorra tal como previsto no número anterior, a Concessionária deve indemnizar o Concedente nos termos legais.

3. Para efeito da reversão, o Concedente realiza uma vistoria na qual participa um representante da Concessionária para aferir do estado de conservação e de manutenção dos bens revertidos e da qual é lavrado auto.

4. Com a reversão o Concedente paga à Concessionária uma indemnização correspondente ao valor líquido contabilístico, descontados os subsídios, dos bens por esta criados, construídos, adquiridos ou instalados no cumprimento do contrato de concessão e, que à data da reversão, se encontrem afectos à Concessão, incluindo a base de activos não regulados, deduzido do montante das penalidades aplicadas à Concessionária por incumprimento dos níveis de serviço estabelecidos no Contrato de Concessão, nos dois últimos anos de vigência da Concessão.

5. O disposto no número anterior não é aplicável caso o motivo que dá origem à extinção da Concessão seja imputável à Concessionária.

6. O valor líquido contabilístico dos bens é o que resultar da aplicação das regras e das taxas de amortização previstas no Contrato de Concessão e da dedução do saldo dos subsídios atribuídos.

7. Não se verificando a prorrogação da Concessão nos termos do n.º 2 da base XI ou não sendo a mesma admissível nos termos do Contrato de Concessão, o Concedente pode adoptar as providências que julgar convenientes para assegurar a continuação do serviço no termo da Concessão ou as medidas necessárias para efectuar a transferência progressiva da actividade objecto da Concessão para uma nova concessionária.

Base LXVI

Caducidade

O Contrato de Concessão caduca quando se verificar o fim do prazo da Concessão, extinguindo-se as relações contratuais existentes entre as Partes, sem prejuízo das disposições que, pela sua natureza ou pela sua letra, se destinem a perdurar para além daquela data.



CAPÍTULO XIV

Resolução de diferendos

Base LXVII

Resolução de diferendos

1. Caso surja qualquer diferendo relacionado com a interpretação, a integração ou a execução do Contrato de Concessão, ou com a sua validade e eficácia, ou de qualquer das suas disposições, o Concedente e a Concessionária devem, em primeiro lugar, tentar chegar a um acordo conciliatório.

2. Se se frustrarem as diligências para o acordo conciliatório, o Concedente ou a Concessionária submetem o diferendo a um tribunal arbitral.

Base LXVIII

Tribunal Arbitral

1. O Tribunal Arbitral é composto por três membros, um nomeado por cada uma das Partes e o terceiro escolhido de comum acordo pelos árbitros que as Partes tiverem nomeado.

2. A Parte que decida submeter o diferendo ao Tribunal Arbitral deve apresentar os seus fundamentos de facto e de direito e a designação do seu árbitro à outra Parte através de carta registada com aviso de recepção, e esta, no prazo de 30 dias, designa o seu árbitro e deduz a sua defesa.

3. Os árbitros designados nos termos do número anterior designam o terceiro árbitro no prazo de 20 dias a contar da designação do árbitro nomeado pela Parte reclamada.

4. O Tribunal Arbitral considera-se constituído na data em que a aceitação do terceiro árbitro seja comunicada às Partes.

5. O Tribunal Arbitral julga segundo o direito constituído e das suas decisões não cabe recurso.

6. As decisões do Tribunal Arbitral, que devem ser proferidas no prazo máximo de seis meses a contar da data de constituição do tribunal, configuram a decisão final relativamente às matérias em causa e incluem a fixação das custas do processo e a forma da sua repartição pelas Partes.

7. A arbitragem deve decorrer em Cabo Verde, é processada em língua portuguesa, funcionando o tribunal de acordo com as regras fixadas na presente base, aplicando-se supletivamente o Regulamento do Tribunal Arbitral, em tudo o que não for contrário ao Contrato de Concessão.

8. A submissão de qualquer questão a conciliação ou a arbitragem não exonera a Concessionária do pontual e atempado cumprimento das disposições do Contrato de Concessão e das determinações do Concedente que no seu âmbito lhe sejam comunicadas, incluindo as emitidas após a data daquela submissão, nem permite qualquer interrupção do desenvolvimento das actividades integradas na Concessão, que devem continuar a processar-se nos termos em vigor à data de submissão da questão, sem prejuízo do disposto no número seguinte, até que uma decisão final seja obtida relativamente à matéria em causa.

9. Sempre que a matéria em causa em determinada questão submetida a conciliação e a arbitragem se relacione, directa ou indirectamente, com actividades inte-

gradadas na Concessão que tenham sido subcontractadas pela Concessionária nos termos admitidos no Contrato de Concessão, pode qualquer uma das Partes requerer a intervenção da entidade subcontractada na lide, em conjunto com a Concessionária.

10. A Concessionária obriga-se a dar imediato conhecimento ao Concedente da ocorrência de qualquer diferendo ou litígio com entidades subcontractadas e a prestar-lhe toda a informação relativa à evolução dos mesmos.

CAPÍTULO XVII

Disposições finais

Base LXIX

Invalidade parcial do Contrato de Concessão

A eventual nulidade, anulabilidade ou ineficácia de qualquer das cláusulas do Contrato de Concessão, não implica só por si a sua invalidade total, devendo o Concedente e a Concessionária, se tal se verificar, procurar por acordo modificar ou substituir as cláusulas inválidas ou ineficazes por outras, o mais rapidamente possível e por forma a salvaguardar a plena validade, eficácia e equilíbrio económico-financeiro do Contrato de Concessão, de acordo com o espírito, as finalidades e as exigências daquele.

Base LXX

Substituição de acordos anteriores

1. Sem prejuízo do disposto sobre a interpretação e integração do Contrato de Concessão, este substitui integralmente todos e quaisquer anteriores acordos, verbais ou escritos, celebrados entre o Concedente e a Concessionária, relativos ao seu objecto.

2. Não podem ser invocados, nem têm qualquer validade ou eficácia, quaisquer documentos ou acordos que não sejam considerados pelo clausulado do Contrato de Concessão como fazendo parte integrante do mesmo, salvo como eventual elemento de interpretação ou de integração.

Base LXXI

Exercício de direitos

Sem prejuízo do disposto na Base LXVII quanto à resolução de diferendos, o não exercício ou o exercício tardio ou parcial de qualquer direito que assista ao Concedente ou à Concessionária ao abrigo do Contrato de Concessão não importa a renúncia a esse direito e não impede o seu exercício posterior nem constitui moratória ou novação da respectiva obrigação.

Base LXXII

Prazos e a sua contagem

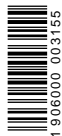
Os prazos fixados no Contrato de Concessão contam-se em dias ou em meses seguidos de calendário.

Base LXXIII

Entrada em vigor do Contrato de Concessão

O Contrato de Concessão entra em vigor na data da sua assinatura, e depois de devidamente assinado pelas partes, competindo para este efeito, aos Ministros responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes a representação do Estado concedente.

O Primeiro-Ministro, *José Maria Pereira Neves*



1 906000 003155