

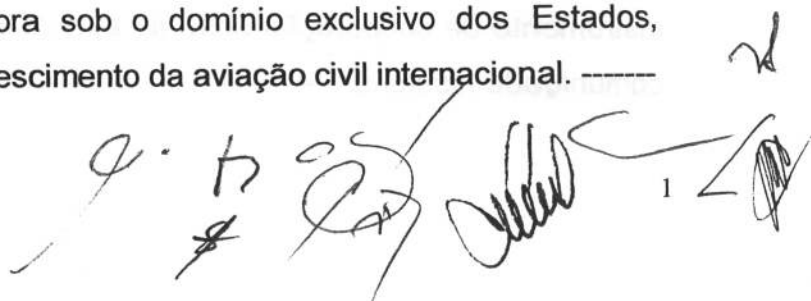
REUNIÃO INFORMAL DE DIRECTORES GERAIS DE AVIAÇÃO DA COMUNIDADE LUSÓFONA

Aos dezassete dias do mês de Julho do ano de dois mil e sete realizou-se em Lisboa, nas instalações do Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P., uma reunião informal dos Directores Gerais da Aviação Civil da Comunidade Lusófona. -----

Estiveram presentes, o Dr. Luís António Fonseca de Almeida, Presidente da Autoridade Aeronáutica Portuguesa, a Dr.^a Ilda Ferreira, Directora dos Assuntos Jurídicos do INAC, I.P., o Dr. António Pombal, Director Geral do Instituto Nacional de Aviação Civil de Angola, o Eng. Milton Sérgio Zuanazzi e o Brig. Eliezer Negri, respectivamente Presidente e Superintendente de Relações Internacionais, da Agência Nacional de Aviação Civil do Brasil, o Dr. Carlos Monteiro e o Dr. Vasco Vieira, respectivamente o Presidente do Conselho de Administração e assessor jurídico da Autoridade Aeronáutica de Cabo Verde, o Dr. Aníbal Samuel, Presidente da Autoridade Aeronáutica de Moçambique, o Eng. Isidoro Alamão, Presidente do Instituto Nacional de Aviação Civil de S. Tomé e Príncipe e o Eng. Rumualdo António da Silva e Eng. Fernando Carvalho da Cruz, respectivamente Director da Aviação Civil e Secretário Permanente do Ministério dos Transportes e Comunicações de Timor Leste.-----

O Presidente do INAC, I.P., Dr. Luís António Fonseca de Almeida procedeu à abertura da reunião, tendo cumprimentado todos os presentes, congratulando-se com a receptividade dos Directores Gerais ao convite formulado pela Autoridade Aeronáutica Portuguesa, aproveitando esta oportunidade única para sublinhar que a presente iniciativa visa, em primeira instância, reforçar os laços de amizade e promover a cooperação institucional entre as autoridades aeronáuticas dos países de língua oficial portuguesa. -----

Mais referiu que a liberalização e a privatização de mercados a que hoje se assiste à escala mundial, alteraram substancialmente os mecanismos de exploração dos serviços de transporte aéreo, outrora sob o domínio exclusivo dos Estados, imprimindo uma nova dinâmica de crescimento da aviação civil internacional. -----



Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left, a smaller one in the middle, and a signature on the right with the number '1' below it. There are also some scribbles and a small mark resembling a '2' on the far right.

Não obstante, a defesa da concorrência e a segurança da aviação civil, nos domínios de “safety” e “security”, continuam a ser prerrogativas do poder público e da inteira responsabilidade dos Estados. -----

Esta dinâmica de crescimento e a actual conjuntura político-económica internacional requerem, por parte das autoridades aeronáuticas e dos Estados, esforços redobrados no cumprimento da sua missão. No entanto, a prossecução das actividades de regulação, supervisão e fiscalização nem sempre são exequíveis face a escassez de meios humanos e financeiros. -----

Os requisitos e normas internacionais emanadas pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI), que rege a aviação civil internacional, têm subjacente a harmonização global das regras de “safety” e “security”. -----

A nível regional, e por que as questões de “safety” estão na ordem do dia, assistem-se a diversas iniciativas de cooperação entre os Estados e a indústria visando melhorar a segurança da aviação civil. -----

Informou, ainda, o Presidente do INAC, I.P., que na última Conferência de Directores Gerais da Aviação Civil realizada em Montreal entre os dias 20 e 22 de Março de 2006, o Conselho de OACI enalteceu a constituição dos grupos regionais de “safety”, bem como os acordos a nível bilateral entre Estados Contratantes da Convenção de Chicago e outras formas de cooperação visando reforçar os padrões a nível internacional. -----

A política comunitária de segurança da aviação civil, respeitando os requisitos internacionais e comungando dos mesmos princípios e práticas recomendadas pela OACI, pugna por elevados padrões de segurança e por um tratamento não discriminatório entre os operadores de transporte. -----

O Presidente do INAC, I.P., destacou, ainda, a importância da aviação civil na preservação dos laços históricos que unem os povos da comunidade lusófona, manifestando a vontade política de Portugal promover a criação de uma verdadeira “Comunidade das Autoridades de Aviação Civil Lusófonas” como instrumento de cooperação entre as autoridades aeronáuticas de aviação civil da comunidade lusófona. -----

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left, a smaller one in the middle, and a signature on the right with the number '2' below it.

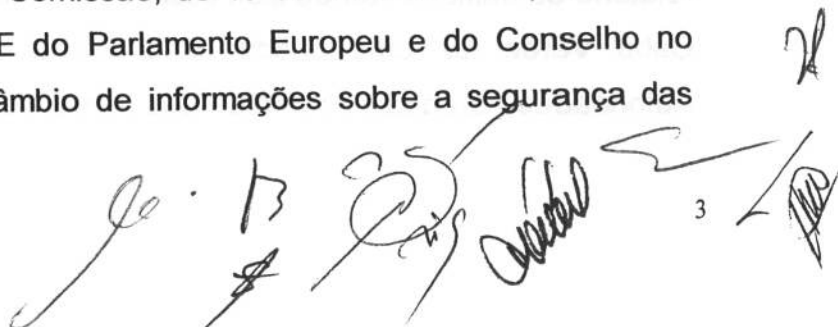
Seguidamente foram apresentados os pontos da agenda da reunião, cuja cópia se anexa à presente acta e que mereceram a concordância generalizada dos Directores Gerais da Aviação Civil ali presentes, tendo a delegação do Brasil sugerido a inclusão de um ponto de discussão acerca de certificação aeronáutica, no que foi acompanhado por Cabo Verde, Moçambique e Timor. -----

Seguiu-se a apresentação sobre os procedimentos de avaliação da segurança de aeronaves estrangeiras (SAFA), realizada pelo Director de Operações do INAC, I.P., tendo sido explicado por este dirigente do INAC, I.P. que o Programa SAFA (*Safety Assessment of Foreign Aircraft*) é um programa internacional que foi estabelecido nos países membros da CEAC (Conferência Europeia da Aviação Civil), em 1996, numa base voluntária. Este Programa tomou como ponto de partida as inspecções sobre o tráfego de aeronaves que aterrassem nos Estados CEAC e prosseguiu por várias etapas até ao envolvimento dos Estados de matrícula ou do Operador quando as circunstâncias assim o exigiam. -----

A natureza não discriminatória constitui, de facto, um dos pontos fortes deste Programa que se aplica tanto às aeronaves dos Estados CEAC como aos Estados não CEAC. -----

Segundo este Programa, as aeronaves estrangeiras podem ser objecto de uma inspecção, focando principalmente a documentação e manuais de aeronave, as licenças das tripulações, o estado evidente da aeronave e a presença do equipamento obrigatório para a segurança do voo. Estas inspecções fundamentam-se nas Normas dos Anexos 1, 6 e 8 da OACI relativos à segurança e aeronavegabilidade. -----

A política comunitária sobre a segurança da aviação civil, mormente no que respeita ao Programa SAFA, encontra-se estabelecida na Directiva 2004/36/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de Abril de 2004, relativa à segurança das aeronaves de países terceiros que utilizem aeroportos comunitários e no Regulamento (CE) nº768/2006 da Comissão, de 19 de Maio de 2006, relativo à aplicação da Directiva 2004/36/CE do Parlamento Europeu e do Conselho no respeitante à recolha e ao intercâmbio de informações sobre a segurança das

Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left, a smaller one in the center, and another on the right. There is also a small mark resembling the number '3' on the far right.

aeronaves que utilizam aeroportos comunitários, bem como à gestão do sistema de informação. -----

Nos termos do artigo 5º da *supra* mencionada Directiva, as autoridades competentes dos Estados-Membros devem participar num intercâmbio de informações (base de dados SAFA) sobre as inspecções realizadas e os respectivos resultados. -----

Posteriormente o Director das Operações do INAC, I.P. fez uma alusão à divulgação dos resultados das inspecções em matéria de proibições ou restrições operacionais, mais concretamente quanto à inclusão destes resultados na vulgarmente designada "Lista Negra".-----

Ficaram, assim, os Directores Gerais ali presentes sensibilizados para o facto de as inspecções SAFA constituírem o suporte para a tomada de decisão do Comité de Segurança de inclusão de operadores na lista de Proibição de Operação em Espaço Aéreo Europeu. -----

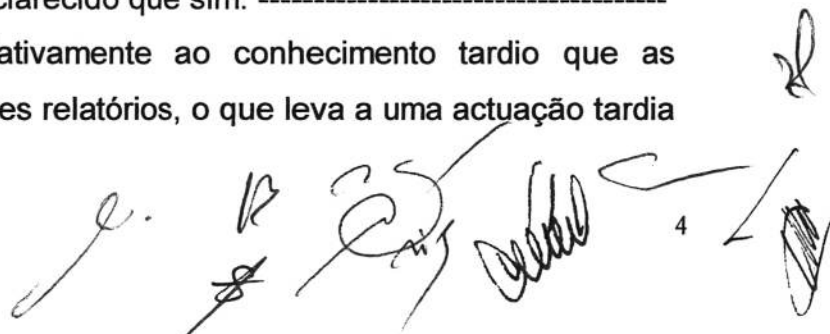
Posteriormente o Presidente da Autoridade Aeronáutica portuguesa deu início a uma sessão de perguntas e respostas acerca da apresentação do Programa SAFA.-----

O Brasil questionou quem são os terceiros a que se refere o Programa SAFA, tendo sido explicado pelo Director de Operações do INAC, I.P. que são todos os terceiros relativamente à União Europeia, embora o Programa seja aplicado também a europeus, estando sujeitas aeronaves em função do peso, número de passageiros, helicópteros em transporte internacional e aviação executiva. -----

Angola questionou a sensibilidade do Director das Operações do INAC, I.P. quanto aos aspectos fulcrais para se sair da "Lista Negra", tendo o Director respondido que o que importa é resolver o *finding* em todas as suas vertentes e dar garantias de que não se repetirá. -----

S. Tomé e Príncipe questionou se o operador objecto da auditoria tem acesso ao relatório da auditoria, tendo sido esclarecido que sim. -----

Cabo Verde fez uma crítica relativamente ao conhecimento tardio que as Autoridades Aeronáuticas têm desses relatórios, o que leva a uma actuação tardia



Handwritten signatures and a page number '4' at the bottom of the document.

em termos de tomada de medidas como contra-ordenações e outras medidas.

Foi explicado que o comandante tem sempre conhecimento e se o *finding* é de nível dois ou três tem que haver comunicação ao operador e à sua Autoridade Aeronáutica. -----

Cabo Verde questionou se o Programa SAFA é também direccionado para as Autoridades Aeronáuticas, tendo sido esclarecido que sim, que há uma co-responsabilização das Autoridades Aeronáuticas. -----

S. Tomé e Príncipe questionou sobre se há uma audiência prévia às companhias e às Autoridades Aeronáuticas antes da tomada de decisão de inserção na "Lista Negra", tendo sido explicado que sim. -----

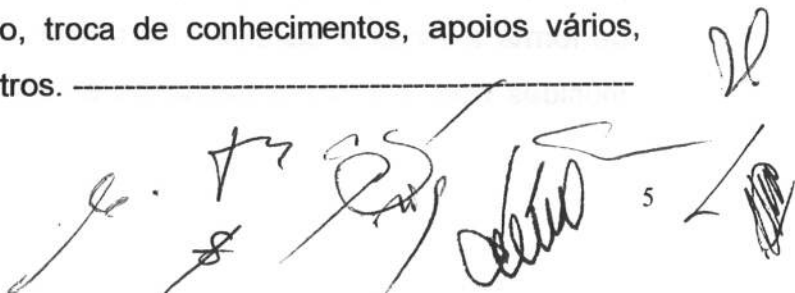
O Brasil salientou a importância das fiscalizações e a educação safety, que deve estar subjacente às auditorias, o que começa logo nas tripulações. O Brasil tem uma tradição grande de trabalhar aspectos safety ao nível da educação. Assim, o Brasil disponibilizou a todos os presentes, através da entrega ao Dr. Luís de Almeida, um catálogo de formação com cursos disponibilizados pela ANAC. -----

O Presidente das Autoridade Aeronáutica portuguesa lembrou que a partir de Março de 2008 os resultados das auditorias OACI serão divulgados publicamente. A segurança é fundamental para todos, sob pena de se comprometer globalmente o sector. -----

A criação da Comunidade das Autoridades de Aviação Civil Lusófonas pode ser o caminho para a discussão e sensibilização junto dos Governos sobre aspectos como a falta de autonomia das Autoridades Aeronáuticas, de recursos humanos e técnicos. É absolutamente fundamental o esforço conjunto e as sinergias para evitar situações como as da TAAG de Angola. -----

Quanto à Criação da "Comunidade das Autoridades de Aviação Civil Lusófonas" ficaram assentes entre todos os seguintes aspectos: -----

Todos os presentes se manifestaram favoráveis à criação desta "entidade", que deve ser desenvolvida tendo por base a globalização, deve haver harmonização e conjugação de esforços em formação, troca de conhecimentos, apoios vários, intercâmbios ao nível técnico, entre outros. -----



Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left, a signature in the center, and initials on the right. A small number '5' is visible near the bottom right.

Ficou também assente que as reuniões futuras devem ser institucionalizadas e rotativas. -----

Timor Leste referiu que está integrado em fóruns de discussão da Ásia Pacífico, que Timor é um país novo, há também o problema da língua e da implementação de toda uma estrutura de aviação civil, no entanto vê como muito positiva a sua participação. -----

O Presidente da Autoridade Aeronáutica portuguesa sintetizou as intervenções, salientando a convergência de objectivos e referindo que não podemos esquecer também a cooperação no plano internacional. -----

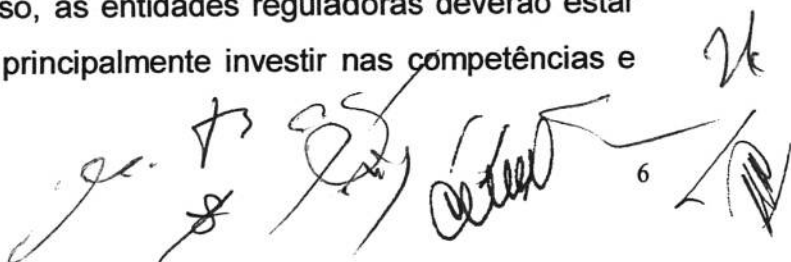
O Presidente da Autoridade Aeronáutica portuguesa referiu as diversas estruturas organizacionais e naturezas jurídicas dos vários organismos que são as Autoridades Aeronáuticas ali presentes. Sabendo-se que todos os Estados ali presentes fazem parte da CPLP questionou se esta nova comunidade, só no plano aeronáutico, deve ser inserida desde já na CPLP ou se devemos criar uma estrutura mais flexível, menos "pesada", dada a dinâmica da aviação civil que não se compadece com estruturas pesadas como parece ser a CPLP. -----

Posteriormente e já depois de organizados questionar-se-á a integração formal na CPLP. -----

Portugal elaborará um projecto de Memorando de Entendimento/Protocolo a submeter posteriormente a todos os presentes, ficando de ser agendada uma reunião com vista à assinatura formal do referido Memorando/Protocolo. -----

Deste modo e tendo, sobretudo, como pano de fundo as conclusões da Conferência dos Directores Gerais da Aviação Civil da OACI realizada em Montreal entre os dias 20 e 22 de Março de 2006, e as boas práticas internacionais de regulação, os Directores Gerais da Aviação Civil ali presentes acordaram no seguinte: -----

A) O exercício das competências de regulação, supervisão e fiscalização pressupõe a independência orgânica e funcional entre o regulador e os regulados, de forma a evitar a "captura". Para isso, as entidades reguladoras deverão estar munidas dos recursos necessários e principalmente investir nas competências e



Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left, several smaller ones in the middle, and a set of initials on the right. A small number '6' is visible near the bottom right.

qualificação dos seus quadros técnicos. -----

B) Os Estados deverão cooperar no sentido de permitir o acesso a informação que é necessária à garantia da segurança da aviação civil, sendo a partilha de informação um aspecto essencial para estabelecer e manter a confiança mútua entre as autoridades aeronáuticas da comunidade lusófona. -----

C) A implementação de uma política transparente de supervisão das garantias de segurança, evidenciando as eventuais fragilidades que possam existir num Estado, poderá constituir um incentivo para que outros Estados possam prestar assistência. -----

D) Na criação da "Comunidade das Autoridades de Aviação Civil Lusófonas" como o meio de cooperação apropriado, consubstanciando a troca de informação, experiências e conhecimentos entre as autoridades aeronáuticas nos vários domínios da aviação civil. -----

E) Reforçar os sistemas de supervisão de "safety" e de "security" da aviação civil internacional nos respectivos países da comunidade lusófona, visando o cumprimento das regras e dos requisitos de segurança da aviação civil internacional. -----

F) Promover a participação e o reconhecimento das respectivas autoridades aeronáuticas a nível das diferentes organizações internacionais, bem como a adesão aos principais Tratados, Convenções, Protocolos Internacionais e outros instrumentos legais que regem a aviação civil internacional. -----

G) Desenvolver projectos comuns na área de formação técnico -profissional, visando reforçar as competências de regulação, supervisão e fiscalização. -----

Quanto ao último ponto da agenda "outros assuntos" foi dada a palavra ao Brasil para expor a introdução das questões de certificação. -----

O Brasil é um dos países do mundo com indústria aeronáutica, como tal tem necessariamente preocupações de certificação das peças, produtos e componentes que fabrica, tendo sobretudo em conta a EASA, que na Comunidade europeia é a entidade responsável pela certificação. As taxas de certificação/validação cobradas pela EASA consubstanciam um aumento dos

[Handwritten signatures and initials]

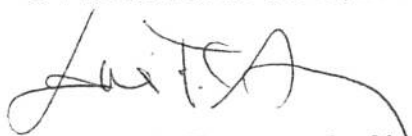
custos de fabrico sobretudo no que se refere às validações das certificações já emitidas pelo Brasil. Deste modo, a competitividade dos produtos brasileiros está posta em causa. Assim, solicita, sobretudo ao INAC, I.P., que intervenha junto da Comunidade Europeia para a sensibilização deste assunto, não deixando, contudo de solicitar a colaboração e o apoio dos restantes nesta preocupação. -----

O Presidente da Autoridade Aeronáutica portuguesa manifestou toda a colaboração possível junto da União Europeia e mais concretamente da EASA, junto de quem Portugal abordará a questão, manifestando as preocupações do Brasil, enquanto "cliente" da EASA. -----

A reunião dos Directores Gerais da Aviação Civil da Comunidade Lusófona decorreu num ambiente de grande amizade e partilha de ideias evidenciando a vontade expressa das partes em estabelecerem mecanismos de cooperação e desenvolverem projectos comuns, em prol do desenvolvimento harmonioso da aviação civil internacional. -----

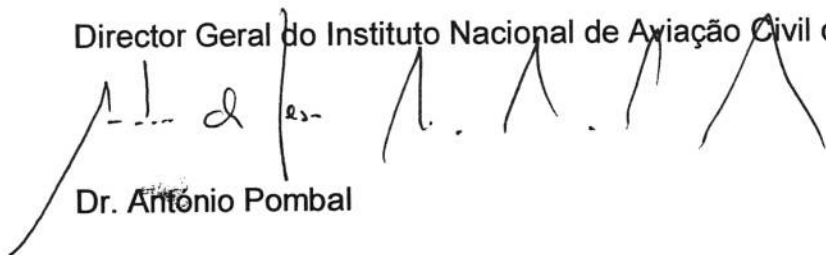
Portugal fará circular por todos os presentes o projecto de Memorando7Protocolo, devendo a próxima reunião ficar agendada para o mês de Outubro do ano de dois mil e sete, tendo Moçambique manifestado interesse em organizar o próximo encontro em Maputo. -----

O Presidente do INAC, I.P.



Dr. Luís A. Fonseca de Almeida

Director Geral do Instituto Nacional de Aviação Civil de Angola



Dr. António Pombal

Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil do Brasil



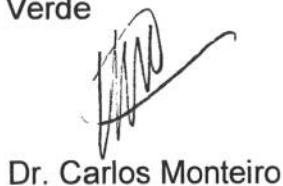
Eng. Milton Sérgio Zuanazzi

Superintendente de Relações Internacionais, da Agência Nacional de Aviação Civil do Brasil



Brig. Eliezer Negri,

Presidente do Conselho de Administração da Autoridade Aeronáutica de Cabo Verde




Dr. Carlos Monteiro

Presidente da Autoridade Aeronáutica de Moçambique

Dr. Aníbal Samuel

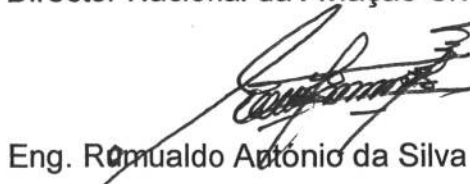


Presidente do Instituto Nacional de Aviação Civil de S. Tomé e Príncipe



Eng. Isidoro Alamão

Director Nacional da Aviação Civil, Timor - Leste



Eng. Romualdo António da Silva

Secretário Permanente/Director Geral do Ministério dos Transportes e das
Comunicações de Timor - Leste

Eng. Fernando Carvalho da Cruz

