

SC 6380

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

**P. O. Box 3243, Addis Ababa, ETHIOPIA Tel.: (251-11) 5525849 Fax: (251-11) 5525855
Website: www.africa-union.org**

CONSELHO EXECUTIVO
Vigésima Sessão Ordinária
23 – 27 de Janeiro de 2012
Adis Abeba, Etiópia

EX.CL/699 (XX)
Original: Inglês

**RELATÓRIO DA SEGUNDA SESSÃO DA CONFERÊNCIA DA UNIÃO
AFRICANA DOS MINISTROS DOS TRANSPORTES (CAMT)**
21 – 25 DE NOVEMBRO DE 2011
LUANDA, ANGOLA

INTRODUÇÃO

1. A Segunda Sessão da Conferência da União Africana dos Ministros dos Transportes (CAMT) foi realizada de 24 a 25 de Novembro de 2011, em Luanda, República de Angola, sob o tema: “**Consolidar o Sector dos Transportes para Estimular a Integração Económica de África**”. A Conferência foi precedida de uma reunião preparatória dos peritos, de 21 a 23 de Novembro de 2011.

2. A reunião contou com a participação dos ministros e peritos dos Transportes de trinta e seis (36) Estados-membros da União Africana, bem como representantes das Comunidades Económicas Regionais (CERs), instituições especializadas e organizações parceiras.

3. Uma nova Mesa da Conferência da União Africana dos Ministros dos Transportes foi eleita para um período de dois anos (2011 – 2013), em substituição da Mesa anterior cujo mandato foi de 2008 a 2011. A nova Mesa que presidiu os trabalhos da Segunda Sessão da Conferência em Luanda é constituída da seguinte forma:

Presidente:	Angola (África Austral)
1º Vice-Presidente:	Tanzânia (África Oriental)
2º Vice-Presidente:	Gana (África Ocidental)
3º Vice-Presidente:	Camarões (África Central)
Relator:	Egipto (África do Norte)

Questões Debatidas

4. Os ministros analisaram e tomaram uma série de decisões sobre várias questões e desafios fundamentais, que o sector dos transportes enfrenta actualmente em África. Os principais pontos da agenda da conferência foram os seguintes:

1. Análise do Programa de Desenvolvimento de Infra-estruturas em África (PIDA);
2. Revisão da implementação e actualização dos Planos de Acção da União Africana para o Transporte Aéreo, Rodoviário, Ferroviário e Marítimo; e
3. Análise e adopção de resultados específicos submetidos pela CUA em colaboração com vários parceiros africanos e internacionais:
 - i. Política Africana de Aviação Civil (AFCAP);
 - ii. Plano de Acção Africano para a Década de Segurança Rodoviária 2011-2020; e
 - iii. Acordo Intergovernamental sobre as Normas Rodoviárias para as Auto-estradas Transafricanas.

Resultados

5. No final das suas deliberações, os ministros adoptaram os seguintes resultados:

- Programa de Desenvolvimento de Infra-estruturas em África (PIDA) e a arquitectura institucional para a sua implementação como único programa de infra-estruturas para a integração regional e continental de África;
- Política Africana de Aviação Civil (AFCAP);
- Plano de Acção Africano para a Década de Segurança Rodoviária 2011-2020;
- Roteiro para a conclusão do Acordo Intergovernamental sobre as Normas Rodoviárias para as Auto-estradas Transafricanas;
- Declaração de Luanda sobre o Desenvolvimento do Sector dos Transportes em África; e
- Planos de Acção actualizados para os Transportes Aéreos, Marítimos, Ferroviários e Rodoviários.

6. Convida-se o Conselho Executivo a tomar conhecimento do Relatório em anexo da 2ª Sessão da Conferência da União Africana dos Ministros dos Transportes e a adoptar os documentos finais, conforme adoptados pelos ministros na Conferência.

IE6405

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

P. O. Box 3243, Addis Ababa, ETHIOPIA Tel.: (251-11) 5525849 Fax: (251-11) 5525855
Website: www.africa-union.org

**SEGUNDA CONFERÊNCIA DA UNIÃO
AFRICANA DOS MINISTROS RESPONSÁVEIS
PELOS TRANSPORTES
21 – 25 DE NOVEMBRO DE 2011
LUANDA, ANGOLA**

AU/TPT/MIN/Rpt (II)

RELATÓRIO DA REUNIÃO DE MINISTROS

RELATORIO DA REUNIÃO DE MINISTROS

I. INTRODUÇÃO

1. A Segunda Conferência dos Ministros Africanos dos Transportes (CAMT) teve lugar no Centro de Convenções de Talatona, em Luanda, Angola, de 21 a 23 de Novembro de 2011, sob o tema “*Reforço do Sector dos Transportes para Promover a Integração Económica em África*”. A Conferência foi precedida por uma reunião preparatória de peritos que decorreu de 21 a 23 de Maio de 2011, no mesmo local.

II. PARTICIPAÇÃO

2. Participaram da Conferência, os seguintes Estados-membros: África do Sul, Angola, Argélia, Burkina Faso, Botswana, Camarões, Chade, Congo, Côte d'Ivoire, Djibuti, Egipto, Etiópia, Gabão, Gana, Guiné Equatorial, Guiné Conacri, Guiné-Bissau, Lesoto, Mali, Mauritânia, Maurícias, Moçambique, Namíbia, Nigéria, República Centro Africana, República Árabe Saharawi, Ruanda, Senegal, Sierra Leone, Sudão do Sul, Sudão, Tanzânia, Tunísia, Uganda, Zâmbia e Zimbabwe.

3. A Índia participou como observadora à convite da Comissão da União Africana, no quadro da Cooperação África-Índia.

4. A reunião contou igualmente com a participação das seguintes Comunidades Económicas Regionais (CERs): Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC), Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC) e União Económica e Monetária da África Ocidental (UEMOA).

5. Fizeram-se também representar na reunião, as seguintes organizações continentais e internacionais: a Agência de Planificação e Coordenação da NEPAD (NPCA), a Comissão Económica das Nações Unidas para África (UNECA), Escritório do Alto Representante das NU para os Países Menos Desenvolvidos, países em Desenvolvimento sem Litoral e pequenos Estados-ilhas em Desenvolvimento (UNOHRLLS), Organização Marítima da África Ocidental e Central (MOWCA), a Comissão Africana de Aviação Civil (AFCAC), a Organização Internacional de Aviação Civil (OACI), a União dos Conselhos de Carregadores Africanos (UCCA), a Confederação dos Conselhos Empresariais Nacionais, o Gabinete do Alto Representante das Nações Unidas para os Países Menos Desenvolvidos e a União Europeia.

6. A lista dos participantes vai anexa ao presente relatório:

III. CERIMÓNIA DE ABERTURA

7. Na cerimónia de abertura da Conferência, intervieram os seguintes dignitários:

**Discurso do Presidente da Organização Internacional de Aviação Civil (OIAC),
o Sr. Roberto Kobeh GONZÁLEZ**

8. O Presidente da OIAC exprimiu a sua gratidão por ter sido convidado a participar da conferência ministerial de alto nível sobre o futuro dos transportes no continente. Seguidamente, destacou a importância e o alto potencial do crescimento dos transportes aéreos dentro do sistema de transporte do continente. Em seguida, enumerou os desafios enfrentados pela indústria da aviação em África, incidindo sobre o estado ainda crítico da segurança do continente.

9. O Sr. González reiterou o compromisso da OIAC para ajudar os Estados africanos a melhorar a segurança através dos diversos programas e actividades que colocou à disposição para abordar as irregularidades de segurança detectadas pelos serviços de auditoria de segurança da OIAC. Indicou também a disponibilidade dos directores regionais da OIAC com a responsabilidade de trabalhar com os Estados nas suas regiões, de modo a garantir que as soluções específicas sejam implementadas, com vista a melhorar a segurança da aviação em cada país.

10. Por outro lado, o Presidente da OIAC referiu-se à disposição da organização para ajudar os Estados africanos a melhorar a segurança da aviação através da implementação da Declaração Ministerial de 2010 sobre a Segurança da Aviação, adoptada em Abuja, Nigéria, e a protecção do ambiente, através da Resolução A37-19 sobre as mudanças climáticas.

**Discurso da Comissária para Infra-estruturas e Energia da União Africana, Dra.
Elham M.I. IBRAHIM**

11. A Dra. Elham M.A. Ibrahim, Comissária para Infra-estruturas e Energia da União Africana, deu as boas-vindas aos Ministros e outros participantes à Segunda Sessão da Conferência dos Ministros Africanos dos Transportes (CAMT). Ela expressou profunda gratidão da Comissão da União Africana ao Governo da República de Angola por ter aceite acolher esta importante conferência continental. Da mesma forma, agradeceu os ministros e todas as delegações por aceitar o convite para participar e delinear o contexto e os objectivos da conferência.

12. A Comissária falou brevemente dos antecedentes para o estabelecimento da conferência como uma reunião estatutária da União Africana, em Julho de 2008. Ela referiu-se também às várias conferências ministeriais organizadas pela Comissão da União Africana relativas ao sector dos transportes em África desde 2005, que resultaram na adopção de declarações e resoluções sobre questões essenciais nos quatro modos de transporte, ou seja, aéreo, marítimo, transporte rodoviário e ferroviário. Depois foram formulados planos de acção abrangentes que definem a agenda prioritária do sector dos transportes em África.

13. A Comissária informou os Ministros que os principais objectivos da conferência foram a revisão da implementação dos planos de acção de cada modo de transporte, fazer recomendações para a sua rápida execução e propor as alterações necessárias em conformidade com os desenvolvimentos actuais. Por outro lado, neste mesmo contexto, espera-se que a conferência analise e recomende para adopção algumas realizações importantes, incluindo a componente

de transporte do Programa de Desenvolvimento de Infra-estruturas em África (PIDA), a Política de Aviação Civil (AFCAP) e o Plano de Acção Africano para a Década da Segurança Rodoviária.

14. Finalmente, a Comissária agradeceu a Mesa cessante da Conferência sob a liderança de Sua Excelência Amar TOU, Ministro dos Transportes da República Popular Democrática da Argélia, por apoiar e inspirar orientações à Comissão da UA no avanço da Agenda africana.

Discurso do Presidente cessante da Conferência de Ministros Africanos dos Transportes, Sua Excelência Amar TOU, Ministro dos Transportes da República Popular Democrática da Argélia

15. Sua Excelência Amar TOU, Ministro dos Transportes da República Popular Democrática da Argélia, Presidente cessante da Conferência de Ministros dos Transportes, começou por agradecer ao povo e Governo da República de Angola pela organização bem sucedida da conferência e a calorosa hospitalidade concedidas a sua delegação e outras.

16. O Ministro evocou os anos que passaram desde que foi realizada a primeira sessão da conferência, em Abril de 2008, em Argel, e os progressos gerais impressionantes alcançados na implementação dos planos de acção para os transportes aéreos, marítimos, rodoviários e ferroviários. No entanto, ressaltou os imensos desafios enfrentados pelo sector, especialmente mobilizar enormes recursos necessários para o desenvolvimento de infra-estruturas de transportes e serviços e facilitar a integração regional através da harmonização das leis, regulamentos e normas nacionais para os vários meios de transporte.

17. Sua Excelência o Sr. TOU expressou a sua esperança de que a implementação bem sucedida do Programa de Desenvolvimento de Infra-estruturas em África (PIDA) seria uma resposta eficaz a maior parte dos desafios do sector. Ele terminou agradecendo aos Estados-membros e a Comissão da UA pelo apoio prestado à Mesa.

Discurso de abertura proferido pelo Ministro dos Transportes de Angola, Sua Excelência Dr. Augusto da Silva TOMAS

18. Após os votos de calorosas boas-vindas a todos os delegados presentes na Segunda Sessão da Conferência de Ministros Africanos dos Transportes, Sua Excelência Augusto da Silva Tomas, Ministro dos Transportes da República de Angola, fez uma breve resenha do estado actual do desenvolvimento da rede de transportes em Angola e suas perspectivas. Salientou a necessidade premente de integração regional e continental, que beneficiaria as populações da África.

19. Ele indicou que os esforços que estão a ser envidados pelas CERs, designadamente a SADC, seriam explorados e harmonizados a fim de proporcionar ao continente um quadro operacional que daria resultados concretos. Lembrou aos ministros que a integração regional é de suma importância para o sucesso das economias africanas, neste momento em que o mundo enfrenta uma crise económica sem precedentes.

20. A este respeito, o ministro caracterizou o desenvolvimento de infra-estruturas de transportes e os sistemas de transportes em África como um catalisador da integração. Sem redes de transporte, não há comunicação, mobilidade e nem comércio. A Integração continuaria a ser apenas um sonho.

21. Ele, portanto, ressaltou a necessidade de assegurar que as redes de transportes no continente são integradas num sistema multimodal que torna os transportes acessíveis aos usuários, com uma melhor conectividade, traduzida na redução do custo das mercadorias e bens.

22. No seu discurso, ele declarou aberta a Conferência Ministerial.

IV. QUESTÕES DE PROCEDIMENTO

1. Apresentação do Relatório da Mesa Cessante

23. A Mesa cessante da Conferência dos Ministros Africanos dos Transportes apresentou o seu relatório sobre as actividades que tiveram lugar durante o seu mandato, desde que foi eleita em Abril de 2008. A Mesa conseguiu reunir-se duas vezes para rever o estado do sector dos transportes no continente. A primeira reunião foi convocada em Argel, Argélia, em 12 e 13 de Janeiro de 2009, enquanto a Segunda Conferência dos Ministros Africanos responsáveis pelos Transportes Marítimos foi realizada em Durban, África do Sul, em Outubro de 2009 e proporcionou à Mesa a oportunidade para se reunir pela segunda vez .

24. A Conferência dos Ministros Africanos responsáveis pelos Transportes Marítimos marcou o auge do mandato da presente Mesa, particularmente com a adopção da Carta Africana dos Transportes Marítimos.

25. A composição da Mesa actual foi a seguinte:

Presidente:	Argélia (Africa do Norte)
1º Vice-Presidente:	Zimbabwe (Africa Austral)
2º Vice-Presidente:	Etiópia (Africa Oriental)
3º Vice-Presidente	Mali (Africa Ocidental)
Relator:	Gabão (Africa Central)

26. Apesar de não ter podido reunir-se com a frequência prevista no Regulamento Interno da CAMT, o trabalho da Mesa foi devidamente facilitado pelo Departamento de Infra-estruturas e Energia, e testemunhou todo um conjunto de realizações significativas no sector dos transportes. Durante este período, os líderes africanos reconheceram e destacaram expressamente o papel crucial dos transportes, entre outros sectores de infra-estruturas, no desenvolvimento socioeconómico de África.

27. A este respeito, importa recordar que os Chefes de Estado e de Governo decidiram dedicar a sua Cimeira de Janeiro de 2009 ao desenvolvimento de infra-estruturas de transportes e energia. Para o efeito, adoptaram uma declaração solicitando à Comissão da União Africana a traçar estratégias e mecanismos com vista a facilitar a execução de projectos de infra-estruturas de transportes e energia regionais e continentais prioritários. Outrossim, durante o periodo, foi lançada e

executada até à sua fase final, a elaboração do único Programa continental para o Desenvolvimento de Infra-estruturas em África (PIDA), com uma componente importante dos transportes.

28. Desde então, uma série de actividades-chave tiveram lugar no âmbito da implementação do Plano de Acção de 2008 - 2012, incluindo os mais importantes, a saber:

Transportes Aéreos

29. Os transportes aéreos fizeram progressos significativos, especialmente nas seguintes actividades:

- operacioalização do Órgão Executor da Decisão de Yamoussoukro sobre a liberalização dos mercados do transporte aéreo em África;
- Conclusão da avaliação continental para a implementação da Decisão de Yamoussoukro,
- Elaboração de Projectos de Normas de Concorrência e Mecanismo de Resolução de Litígios para um mercado único da aviação continental,
- Elaboração da Política Africana de Aviação Civil (AFCAP);
- Melhoria da cooperação com terceiros, no âmbito da parceria com a UA.

Transportes Ferroviários

30. Registaram-se progressos mínimos na implementação das actividades de transporte ferroviário que foram iniciadas da seguinte forma:

- harmonização dos sistemas de formação do pessoal das redes ferroviárias africanas;
- Fundo Africano de Desenvolvimento Ferroviário; e,
- Privatização dos caminhos-de-ferro em África: desenvolvimento de um Manual/Guia Africano.

Transportes Rodoviários

31. Avanços significativos foram feitos nesta área, em colaboração com a Comissão Económica das Nações Unidas para a África (UNECA), pelos quais foram realizadas as três seguintes actividades:

- Actualização das convenções, tratados e acordos internacionais dos transportes;
- Estudo sobre as normas e padrões de estradas para as Rodovias Trans-Africanas e o Acordo Intergovernamental conexo;

- Avaliação da segurança rodoviária em África, no âmbito da Década de Acção das Nações Unidas para a Segurança Rodoviária 2011- 2020.

Desenvolvimento de Corredores de Transportes

32. A realização mais notável nesse período foi a execução de actividades preparatórias para projectos concretos visados a completar ligações em falta nas rodovias/corredores ferroviários trans-africanos. A este respeito, levaram-se a cabo estudos de pré-viabilidade e de viabilidade em vários corredores de transportes trans-africanos, a saber:

- Estudo da rota ferroviária Cotonou-Niamey-Ouagadougou-Abidjan, com uma ligação de Asango ao Mali; Estudo de construção da Ponte sobre o Rio Gâmbia;
- Estudo de viabilidade da secção ocidental da Rodovia Trans-Africana no. 9, a Rodovia Beira-Lobito;
- Estudo de viabilidade sobre secções seleccionadas na Ponte Brazzaville-Kinshasa e as opções estratégicas dos portos de Banana e Ponta Negra, na África Central;
- Estudo de pré-viabilidade pela falta de ligações do corredor de transporte Dakar-Djibouti-N'djamena; e
- Estudo de pré-viabilidade pela falta de ligações do corredor de transporte Djibouti-Libreville.

33. A Mesa da Conferência dos Ministros Africanos dos Transportes agradeceu a todos os Estados-Membros da União pelo seu apoio e à Comissão da União Africana pela sua assistência contínua. A Mesa agradeceu particularmente o Governo da República de Angola pela sua hospitalidade e por ter aceite acolher a conferência, proporcionando assim um novo impulso ao seu importante trabalho.

2. Eleição da Mesa

34. A Mesa da Conferência foi eleita para o período de 2011- 2013, tal como se segue:

- Presidente : Angola (Africa Austral)
- 1º Vice-Presidente : Tanzânia (Africa Oriental)
- 2º Vice-Presidente : Gana (Africa Ocidental)
- 3º Vice-Presidente : Camarões (Africa Central)
- Relator : Egipto (África do Norte)

3. Adopção da Agenda

35. A reunião adoptou a seguinte Agenda:

- I) CERIMÓNIA DE ABERTURA
- II) QUESTÕES DE PROCEDIMENTO:

- *Apresentação do Relatório da Mesa Cessante*
- *Eleição da Mesa*
- *Adopção da Agenda e Programa de Trabalho*

III) SESSÕES DE TRABALHO

1. *Análise do Relatório da Reunião de Peritos*
2. *Análise e adopção da Declaração Ministerial e do Plano de Acção.*
3. *Diversos*
4. *Análise e Adopção do Relatório da Conferência Ministerial*
5. *Comunicado Final*
6. *Moção de Agradecimentos.*

ENCERRAMENTO DA CONFERÊNCIA

VI. SESSÕES DE TRABALHO

SESSÃO 1: ANÁLISE DO RELATÓRIO DA REUNIÃO DE PERITOS

36. O Relatório da Reunião de Peritos foi apresentado em detalhes aos ministros pelo Relator da respectiva reunião. Seguidamente, os Ministros analisaram cada ponto do relatório e fizeram as seguintes observações e decisões:

A. PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO DE INFRA-ESTRUTURAS EM ÁFRICA E SEU MECANISMO DE IMPLEMENTAÇÃO

37. Os ministros apreciaram a apresentação conjunta da Comissão da União Africana e da Agência de Coordenação e Planificação da NEPAD (NPCA) sobre o Programa de Desenvolvimento de Infra-estruturas em África (PIDA) e sua arquitectura institucional para a implementação, e focalizaram a sua atenção na implementação do Programa. Eles manifestaram-se particularmente preocupados com a garantia de que o PIDA não termine sem qualquer acção, à semelhança de programas de infra-estruturas continentais anteriores.

38. A este respeito, foram assegurados mediante arranjos feitos para a implementação do PIDA em três fases: Programa de Acção Prioritário de Curto prazo - PAP (2012-2020); médio prazo (2020-2030) e longo prazo (2030-2040). Além disso, foi analisado o financiamento de um PAP mais dinâmico, que inclui actualmente 51 projectos e é calculado em mais de 60 (sessenta) mil milhões de dólares a ser canalizado de ambos os sectores público e privado e dos quais um terço seria atribuído ao sector dos transportes, com 24 projectos. Outrossim, foi a arquitectura institucional que irá reforçar o papel dos diferentes intervenientes, incluindo os Estados-Membros, as CERs, NPCA, BAD e CUA.

39. Os Ministros sublinharam a necessidade de garantir uma implementação equilibrada e integrada de todas as componentes do PIDA, ou seja, transportes, energia, TIC e águas transfronteiriças, a fim de reforçar as sinergias para o desenvolvimento de infra-estruturas no continente. Também observaram que a selecção de corredores e projectos para inclusão no PAP PIDA seria um objecto de consulta contínua, dada à sua natureza dinâmica. Finalmente, decidiram adoptar o

PIDA e solicitar à Comissão da União Africana a assegurar que o mesmo é submetido a próxima Cimeira da União Africana, em Janeiro de 2012.

A. IMPLEMENTAÇÃO DE PLANOS DE ACÇÃO DE SUB-SECTORES DOS TRANSPORTES

i. Transportes Aéreos

40. Os Ministros tomaram nota das várias questões abordadas pela Reunião de Peritos relativas à implementação do Plano de Acção dos Transportes Aéreos, e tomaram as seguintes decisões para cada área específica:

Implementação da Decisão de Yamoussoukro sobre a Liberalização de Mercados dos Transportes Aéreos em África

41. Reconheceram os esforços envidados tanto pela Comissão da União Africana como pela AFCAC para o funcionamento da Agência Executora. A reunião foi informada que a operacionalização da Agência Executora foi adiada devido à necessidade de revisão e realinhamento da Constituição da AFCAC. Estas diligências foram concluídas no ano passado. No entanto, os Ministros decidiram que:

- A operacionalização da Agência Executora deve ser executada de acordo com o prazo indicado no plano de acção adoptado;
- A AFCAC deve concluir o estudo sobre as regras de concorrência e o mecanismo de resolução de litígios para um mercado de transportes aéreos continental liberalizado, cujo projecto foi entregue pela Comissão da União Africana; e completar todo o processo conducente à sua validação e adopção pela União Africana. Para o efeito, um grupo de trabalho deve ser criado no âmbito da AFCAC, para a finalização dos referidos documentos, bem como a elaboração das normas de protecção dos direitos dos consumidores;
- A AFCAC deve assegurar que os comentários e recomendações feitos pelo seminário alargado continental de validação para o estudo sobre a avaliação continental da implementação da Decisão de Yamoussoukro, realizada no início de Novembro de 2011, são incorporados no relatório do estudo, antes da execução das constatações do relatório pelos Estados-Membros;
- Os Estados devem aderir às políticas da OIAC sobre os impostos, encargos e taxas tal como adoptadas na Primeira Conferência da União Africana de Ministros responsáveis pelos Transportes Aéreos, realizada em Sun City, África do Sul, em Maio de 2005, com o objectivo de evitar a multiplicidade e a proliferação de impostos, encargos e taxas aéreas em todo o continente, contribuindo para o pobre desempenho financeiro das companhias aéreas e, conseqüentemente, afectam, de forma negativa, a implementação cabal da Decisão de Yamoussoukro;
- Para implementar adequadamente o PIDA aos níveis regional e continental, os Estados devem elaborar um Plano Mestre Nacional de Aviação Civil complementar;
- Os Estados devem também tirar proveito da experiência e assistência técnica disponíveis através do Programa de Cooperação Técnica da OIAC na realização de estudos necessários sobre o desenvolvimento de aeroportos e instalações de navegação aérea, bem como a capacitação.

Política Africana de Aviação Civil (AFCAP)

42. Os ministros tomaram nota do objectivo da Política Africana de Aviação Civil (AFCAP) para a promoção de uma metodologia harmonizada destinada a gerir os vários aspectos da aviação civil, incluindo, entre outros, a protecção, a segurança e a protecção ambientais. Finalmente adoptaram a AFCAP e tomaram as seguintes decisões:

- A Comissão da UA deve apresentar a AFCAP à próxima Conferência dos Chefes de Estado e de Governo da UA para aprovação.
- Os Estados e as CERs deverão tomar em consideração as disposições da AFCAC, aquando da revisão e harmonização das suas políticas de aviação nacionais e regionais;
- A AFCAC deverá coordenar a elaboração do Anexo 3 sobre o Cronograma de Metas para a política;
- A Comissão da UA deverá apresentar o Relatório de Progresso da implementação da AFCAC à próxima sessão da Conferência Ministerial.

Segurança da Aviação Civil, Segurança e Protecção do Ambiente em África

Segurança da Aviação

43. Os Ministros reconheceram a necessidade do reforço da segurança aeronáutica no continente e os esforços envidados pelos Estados-africanos para este fim. Assim, fizeram as seguintes recomendações:

- Incentivar os Estados a tirar proveito da assistência disponível através da OIAC e AFCAC para apoiar os seus esforços destinados a corrigir as irregularidades da segurança;
- incentivar os Estados **que não** o fizeram, a assinar o Acordo Africano do Sistema de Inspeção Cooperativa (AFI-CIS) com a AFCAC;
- incentivar os Estados que fizeram progressos na implementação dos seus Planos de Acção Correctiva para solicitar uma missão de validação da OIAC;
- incentivar os Estados a apoiar os planos de acção da OIAC e garantir que a segurança da aviação é dada a sua devida consideração nos seus respectivos Planos de Desenvolvimento Nacional e Programas de Desenvolvimento Indicativos; e tomar nota da reunião de alto nível a ter lugar na sede da OIAC, durante o 3º trimestre de 2013;
- organizar uma conferência regional sobre a segurança da aviação em 2012, **cujos arranjos** logísticos seriam cobertos pela AFCAC.

44. Neste ponto, o Ministro de Aviação da República Federal da Nigéria manifestou a oferta do seu país para acolher uma conferência ministerial especial sobre a segurança da aviação em África em 2012. A reunião manifestou o seu apreço à Nigéria por esta oferta.

Segurança da Aviação (AVSEC)

45. Os Ministros tomaram nota dos esforços feitos pela AFCAC na realização de actividades relativas à segurança da aviação e decidiram que:

- Um Grupo de Segurança da Aviação Regional deve ser criado como mecanismo para coordenar a implementação da Declaração e Roteiro de Abuja, assim como a Declaração e Estratégia de Segurança de Aviação da OIAC, e
- A Unidade de Investigação sobre o Combate ao Terrorismo AVSEC deve ser criado dentro do Centro Africano de Estudos e Investigação sobre o Terrorismo (ACSRT).

Protecção do Ambiente

46. Os ministros sublinharam a decisão unilateral da UE sobre o Sistema de Transacção de Licenças de Emissões (ETS), assim como o impacto negativo sobre as companhias aéreas africanas, e decidiram que os Estados africanos devem apoiar e implementar a Declaração adoptada pelo Conselho da OIAC, em 02 de Novembro de 2011. Os ministros também reconheceram e felicitaram as CERs que, até agora, tomaram medidas para a protecção ambiental.

Política Externa dos Transportes Aéreos

47. Os Ministros tomaram nota das preocupações levantadas pelos Peritos, particularmente sobre assuntos que dizem respeito às relações aeronáuticas África-União Europeia (UE) e, neste sentido, decidiram que:

- a Comissão da União deve concluir, o mais rapidamente possível, a negociação da Declaração conjunta UA -UE sobre a cooperação em matéria de aviação para assinatura: e
- A Comissão da União Africana, a Comissão Europeia e os Estados africanos devem estabelecer um mecanismo permanente de consulta sobre a proibição operacional de companhias aéreas africanas no espaço aéreo europeu.

Ratificação de instrumentos do Direito Aéreo internacional, incluindo a Constituição da AFCAC

48. A fraca execução dos instrumentos do direito aéreo Internacional por um número de Estados africanos foi motivo de preocupação para os ministros. outrossim, foi a entrada em vigor da Constituição da AFCAC, dada à falta do limiar de instrumentos de ratificação necessários . Para o efeito, os ministros decidiram que:

- Os Estados-Membros concernentes devem acelerar a ratificação dos instrumentos de direito internacional aéreo, que são considerados necessários,
- Os Estados africanos devem acelerar a ratificação da Constituição da AFCAC.

Capacitação

49. Os ministros reconheceram que o continente carece de quadros suficientes em termos de profissionais qualificados de aviação, e decidiram que:

- a AFCAC deve ser reforçada para realizar de forma eficaz as suas funções e desempenhar um papel fundamental no estabelecimento de programas e estratégias de capacitação, incluindo a retenção da fuga de cérebros.

Cooperação Inter-Africana e Internacional

50. Os Ministros tomaram nota dos desenvolvimentos que tiveram lugar na cooperação internacional, no domínio da aviação, particularmente a assinatura do Memorando de Cooperação e Memorando de Entendimento que foram rubricados com a OIAC e a AFRAA, respectivamente. Além disso, durante a reunião, os Ministros tomaram nota das consultas que tiveram lugar com a Índia sobre questões de formação. Concordaram que deve ser criado um grupo de peritos indianos e africanos, a fim de estabelecer prioridades de formação.

ii. Transportes Marítimos

51. Os Ministros tomaram nota das discussões sobre o relatório de progressos relativo à implementação do Plano de Acção Marítima, aprovado durante a Segunda Conferência da União Africana de Ministros responsáveis pelos Transportes Marítimos, realizada em Durban, [África do Sul](#), em Outubro de 2009. Atenção dos ministros foi solicitada, especialmente para as seguintes actividades:

- A necessidade de acelerar a ratificação e implementação da Carta Africana dos Transportes Marítimos;
- Facilitação do transporte entre os países sem litoral e os de trânsito, incluindo a promoção do transporte multimodal;
- Implicações das Regras de Roterdão e a necessidade de uma posição comum africana;
- Combater à Pirataria através da implementação do Código de Conduta de Djibuti e a Resolução de Durban sobre a Protecção e Segurança Marítimas e a Protecção do Meio Ambiente: e
- Desenvolvimento e gestão portuários.

52. Os ministros observaram que a Carta Africana dos Transportes Marítimos proporciona um quadro estratégico global para abordar todas as questões-chave dos transportes marítimos em África, e a sua entrada em vigor é, portanto, crucial. A este respeito, eles tomaram as seguintes decisões específicas:

- i. A CUA deve realizar uma campanha de conscientização e medidas de capacitação destinadas a acelerar a ratificação da Carta

Africana dos Transportes Marítimos. A República do Congo manifestou o desejo de ser membro da Comissão de Acompanhamento;

- ii. Mecanismos de implementação do Plano de Acção e a Carta dos Transportes Marítimos, que incluem a Comissão de Acompanhamento prevista na Carta, devem ser criados como uma questão de urgência;
- iii. A CUA deve facilitar a implementação do Programa de Acção Almaty, como previsto na Carta e no PIDA, estabelecendo um quadro/Unidade de coordenação para os países sem litoral e de trânsito;
- iv. A CUA deve tentar implementar o Código de Conduta de Djibuti sobre o Combate à Pirataria;
- v. Os Estados africanos devem ser instados a assinar e ratificar as Regras de Roterdão (Convenção das Nações Unidas sobre Contratos de Transporte Internacional de Mercadorias, total ou parcialmente por via marítima);
- vi. Os Estados africanos e a CUA devem apoiar a acção dos Conselhos de Carregadores em relação à Nota de Localização de Carga (CTN) nas negociações no seio da Organização Mundial do Comércio e criar mecanismos para a negociação de taxas de frete com os armadores;
- vii. Os Estados africanos, as CERs e a CUA devem facilitar o desenvolvimento de portos estrategicamente localizados como centros de transbordos no continente africano, a fim de melhorar a capacidade portuária e a competição ao longo da faixa costeira;
- viii. Os Estados africanos devem priorizar a expansão e/ou modernização portuárias, a fim de enfrentar o desafio do congestionamento nos portos;
- ix. A Comissão da UA deve considerar a possibilidade de estabelecer um único Centro de Dados Cooperativos da UA para um Sistema de Identificação e Rastreamento de Navios de Longo Alcance;
- x. O Plano de Acção deve incluir orçamentos indicativos para as actividades específicas;
- xi. O Plano de Acção deve ser materializado num período de 4 (quatro) anos; e o prazo de execução para cada actividade deve ser de 1 (um) a 2 (dois) anos; e
- xii. A CUA deve criar um formato apropriado a ser utilizado pelos Estados, as CERs e instituições especializadas, com vista a apresentar regularmente relatórios sobre a implementação do Plano de Acção.

iii. **Transportes Terrestres**

Transportes Rodoviários

53. Os ministros focalizaram a sua atenção sobre a implementação das principais actividades contidas no Plano de Acção dos Transportes Rodoviários, que inclui:

- A componente de transportes rodoviários de estudos sectoriais do PIDA ;
- Estudos de pré-viabilidade das ligações em falta nos corredores de transporte Dakar-N'djamena-Djibouti- e de Djibouti-Libreville, financiados pelo Mecanismo de Preparação de Projectos de Infra-estruturas da NEPAD (NEPAD-IPPF);
- Estudo de viabilidade sobre as secções de TAH3 (Tripoli-Windhoek) e as opções estratégicas sobre Ponta Negra e o Porto da Banana, na África Central, parte ocidental de TAH 9 (Beira-Lobito) e a ponte Gâmbia, financiados pela União Europeia;
- Estudo sobre padrões de estradas Trans-Africanas (em colaboração com a Comissão Económica das Nações Unidas para a África (UNECA) e o Escritório do Representante das Nações Unidas para os Países Menos Desenvolvidos, Países em Desenvolvimento sem Litoral e Pequenos Estados Insulares em Desenvolvimento (UN-OHRLLS);

Rreforço da segurança rodoviária em África.

54. No tocante à questão específica da segurança rodoviária, os ministros decidiram adoptar o **Plano de Acção Africano da Década 2011-2020 para a Segurança Rodoviária**, bem como as recomendações feitas pela Segunda Conferência sobre a Segurança Rodoviária, realizada em Adis Abeba, de 9 -11 de Novembro de 2011) relativa à Década 2011-2020 para a Segurança Rodoviária em África:

- manter o terceiro domingo de Novembro, que é actualmente o Dia Mundial de Memória das Vítimas de Acidentes de Trânsito, como o Dia Africano da Segurança Rodoviária;
- elaborar uma Carta Africana sobre a Segurança Rodoviária, a ser submetida aos Estados-Membros da União Africana para ratificação; e
- organizar conferências periódicas ao longo da Década para analisar os progressos registados, actualizar o Plano de Acção e o relatório para a Conferência da União Africana de Ministros dos Transportes.

55. Os ministros ressaltaram ainda a necessidade de acelerar a finalização do Acordo Intergovernamental sobre as Rodovias Trans-Africanas, que incluem normas rodoviárias, segurança rodoviária e o Código de Estrada.

i. **Caminhos-de-Ferro**

56. Os Ministros tomaram nota do relatório de progressos sobre a execução do

Plano de Acção dos Transportes Ferroviários, destacando as seguintes actividades já realizadas:

- A componente ferroviária do estudo sobre o PIDA;
 - Estudos de pré-viabilidade das ligações em falta nos corredores de transporte Dakar--N'djamena-Djibouti e Djibouti-Libreville, financiados pelo IPPF-NEPAD;
 - Estudo da secção ferroviária Cotonou-Niamey-Ouagadougou-Abidjan, financiado pela União Europeia;
 - Desenvolvimento de Termos de Referência (TOR) para os estudos sobre a harmonização da formação, a criação de um fundo de desenvolvimento dos transportes ferroviários e o desenvolvimento de um guia/directrizes sobre a privatização ou concessão de vias-férreas em África.
57. Os ministros também regozijaram-se pelos esforços envidados e apelaram para que seja dada ênfase a aspectos geradores de sinergias, nomeadamente um banco de dados ferroviários, segurança e protecção do meio ambiente.

SESSÃO 3: ANÁLISE E ADOPÇÃO DA DECLARAÇÃO MINISTERIAL E PLANOS DE ACÇÃO ACTUALIZADOS

58. Os Ministros analisaram o projecto de Declaração de Luanda, submetida pelos Peritos e adoptaram-na com emendas.

59. Os Ministros analisaram igualmente os projectos de Planos de Acção sub-sectoriais, submetidos pelos Peritos e adoptaram-no com emendas.

SESSÃO 4: DIVERSOS

60. Neste ponto não foram levantadas quaisquer questões.

SESSÃO 5: ADOPÇÃO DO RELATÓRIO DOS MINISTROS

61. Os ministros decidiram limitar as suas deliberações para um dia (24 de Novembro), a fim de realizar visitas organizadas especialmente para certos projectos nacionais e regionais importantes, na província angolana de Benguela, no dia 25 de Novembro. A este respeito, decidiram que o presente relatório devia ser concluído pela Comissão da UA e apresentado à Mesa da Conferência para adopção.

SESSÃO 6: COMUNICADO FINAL

62. Os Ministros adoptaram um Comunicado Final resumindo as principais conclusões das suas deliberações, que ressaltaram ainda a necessidade de reforço de infra-estruturas e serviços de transporte como um veículo essencial do desenvolvimento e integração socioeconómicos da África.

SESSÃO 7: MOÇÃO DE AGRADECIMENTOS

63. Os Ministros adoptaram uma moção de agradecimentos ao Presidente da República de Angola, Sua Excelência Eng. Eduardo DOS SANTOS e ao Governo e povo de Angola, pela calorosa hospitalidade, bem como por todos os arranjos excepcionais feitos para permitir que todas as delegações presentes na Segunda Sessão da Conferência dos Ministros dos Transportes tivessem uma estadia agradável e produtiva em Luanda.

V. ENCERRAMENTO

64. Antes do encerramento da conferência, Sua Excelência Augusto da Silva Tomas, Ministro dos Transportes da República de Angola, Presidente da Segunda Sessão da Conferência dos Ministros dos Transportes, bem como Presidente eleito da Mesa de Ministros dos Transportes agradeceu a todos os delegados pela sua eleição e a confiança nele depositada. Ressaltou que o seu mandato teve lugar no momento em que a economia mundial atravessava um momento difícil, requerendo novas iniciativas, estratégias e visão.

65. Actualmente, o continente merece uma conectividade multimodal adaptada, capaz de corrigir as assimetrias de desenvolvimento económico entre os Estados africanos e posicioná-los no contexto global. Estes esforços beneficiariam a todos os Estados africanos, à medida que as circunstâncias sociais e económicas de diferentes Estados são cuidadosamente tidas em consideração. Para esse efeito, ele ressaltou que os africanos devem abordar os desafios que o continente enfrenta, incluindo, entre outros, o desenvolvimento de recursos humanos, a adopção de novas tecnologias e o aumento da competitividade nos mercados internacionais, através da adopção de políticas, programas e estratégias adequadas. O desenvolvimento de infra-estruturas, juntamente com reformas qualitativas, constitui o epicentro do desenvolvimento

66. As tarefas diante de nós não são fáceis de implementar, como pensamos em circunstâncias difíceis. No entanto, há uma luz no fim do túnel para um futuro melhor para a nova geração. Ele expressou o seu desejo de uma África próspera e unida. Concluindo, desejou a todos os participantes uma breve e agradável estadia em Angola e viagem de regresso segura

EX.CL/699 (XX)
Anexo I

DECLARAÇÃO DE LUANDA
21-25 DE NOVEMBRO DE 2011, LUANDA, ANGOLA

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

P. O. Box 3243, Addis Ababa, ETHIOPIA Tel.: (251-11) 5525849 Fax: (251-11) 5525855
Website: www.africa-union.org

**SEGUNDA SESSÃO DA CONFERÊNCIA
DOS MINISTROS AFRICANOS DOS
TRANSPORTES
21-25 DE NOVEMBRO DE 2011
LUANDA, ANGOLA**

**AU/TPT/MIN/Decl. (II)
Anexo 1**

DECLARAÇÃO DE LUANDA

**DECLARAÇÃO DE LUANDA ADOPTADA PELA SEGUNDA SESSÃO DA CONFERÊNCIA
DA UNIÃO AFRICANA DOS MINISTROS DOS TRANSPORTES
TEMA: “CONSOLIDAR O SECTOR DOS TRANSPORTES PARA A DINAMIZAÇÃO DA
INTEGRAÇÃO ECONÓMICA DE ÁFRICA”**

Nós, os Ministros Africanos dos Transportes, reunidos de 24 a 25 de Novembro de 2011, em Luanda, República de Angola, por ocasião da Segunda Sessão da Conferência dos Ministros Africanos dos Transportes, organizada pela União Africana a fim de analisar as condições necessárias para a consolidação do sector dos transportes para dinamização da integração económica de África;

Considerando o Acto Constitutivo da União Africana, adoptado, a 11 de Julho de 2000, em Lomé, Togo, nomeadamente os seus Artigos 14º, 15º e 16º que conferem à Comissão da União Africana a missão de coordenar nos sectores dos Transportes, Comunicações e Turismo;

Considerando o Tratado que estabelece a Comunidade Económica Africana, assinado em Abuja, Nigéria, em Junho de 1991;

Considerando a Decisão da Cimeira dos Chefes de Estado e de Governo em Julho de 2001 em Lusaca, Zâmbia, relativa à criação da Nova Parceria Económica para o Desenvolvimento de África (NEPAD) como o quadro para o desenvolvimento de África;

Considerando a Decisão da Cimeira dos Chefes de Estado e de Governo da União Africana reunidos em Julho de 2005 em Sirte (Líbia), de incluir no quadro dos Objectivos de Desenvolvimento do Milénio (ODM), as metas e os indicadores dos transportes adoptados em Abril de 2005, em Adis Abeba, Etiópia, pelos Ministros Africanos responsáveis pelos Transportes e infra-estruturas, no âmbito da luta contra a pobreza;

Considerando a Declaração: Assembly/AU/Decl. 1 (XII) adoptada pela décima segunda sessão ordinária da assembleia dos Chefes de Estado e de Governo realizada em Adis Abeba, Etiópia, em Fevereiro de 2009, que decidiu de apoiar o Programa de Desenvolvimento das Infra-estruturas em Africa (PIDA) como uma política única e um quadro estratégico para o desenvolvimento das infra-estruturas em Africa;

Considerando os desafios decorrentes da globalização das economias e a necessidade de África implementar de forma plena e efectiva a Decisão de Yamoussoukro de 1999, relativa à Liberalização dos Mercados de Transportes Aéreos em África;

Considerando a Resolução 64/255 adoptada pela Assembleia Geral das Nações Unidas a 2 de Março de 2010, que proclama 2011 – 2020 como a Década da Acção para a Segurança Rodoviária;

Considerando os desafios da globalização de economia e a necessidade de África implementar de uma forma completa e efectiva, o Programa de Acção de Almaty de 2003, o programa das Nações Unidas sobre a cooperação em matéria de transporte de trânsito para os países sem litoral em desenvolvimento;

Considerando a importância e o papel das infra-estruturas e dos serviços dos transportes, no desenvolvimento político, económico e social, assim como para a integração de África, com vista a assegurar uma participação mais significativa na globalização;

Considerando a necessidade de África dispor de uma política continental de transportes e de um plano director relacionado capaz de assegurar um funcionamento harmonioso de todos os modos de transportes;

Considerando as convenções internacionais pertinentes em matéria dos transportes, nomeadamente no domínio da segurança e de protecção, da protecção do meio ambiente, bem como de facilitação dos transportes;

Considerando as importantes convenções da Organização Marítima Internacional (OMI), da Conferência das Nações Unidas sobre o Comércio e Desenvolvimento (CNUCED) bem como aquelas da Organização Internacional do Trabalho (OIT);

Tendo em conta ainda a Decisão da Conferência dos Chefes de Estado e de Governo da União Africana realizada em Maputo em 2003 e em 2010 sobre protecção e segurança marítima e protecção do ambiente em África;

Evocando a resolução A.958(23) da Organização Marítima Internacional (OMI), relativa a prestação de serviços hidrográficos, adoptada a 5 de Dezembro de 2005;

Saudando as diferentes iniciativas tendentes ao desenvolvimento de infra-estruturas e serviços de transporte em África, nomeadamente:

1. O Consórcio para as Infra-estruturas em África (CIA);
2. As Parcerias Conjuntas União Africana – Europeia nos domínios de infra-estruturas e energia, conforme definidas Estratégia Conjunta da União Europeia África (JAES);
3. A Iniciativa Presidencial para a Facilitação de Infra-estruturas;
4. O Fundo Especial do Mecanismo de Preparação de Projectos de Infra-estruturas da NEPAD (NEPAD-IPPF).

Notando as iniciativas empreendidas pelas Comunidades Económicas Regionais para facilitar a circulação de pessoas e bens entre os Estados-membros;

Preocupados:

1. Pelo fraco nível de desenvolvimento das infra-estruturas e serviços de transportes em África;
2. Pela multiplicidade de regras e regulamentos e a complexidade dos procedimentos administrativos de transporte de trânsito entre os países africanos;
3. Pela inadequada capacidade de implementação das Convenções Internacionais e tratados regionais relativos ao sector dos transportes;
4. Pelo aumento do número de acidentes nos diferentes modos de transporte e o seu impacto negativo no plano económico, social e cultural em relação à situação de protecção, segurança e do meio ambiente;
5. Pelo aumento de ameaças da pirataria nas águas costeiras de Africa particularmente ao largo das costas da Somália e do Golfo da Guiné;
6. A diversidade e a disparidade nas legislações, regulamentos, normas e procedimentos nacionais no desenvolvimento do sector dos transportes e funcionamento nos diferentes subsectores de transportes;
7. O fraco nível de recursos mobilizados ao nível nacional para o desenvolvimento e a manutenção das infra-estruturas de transportes;
8. A publicação unilateral da lista sobre a segurança operacional de aviação por parte da União Europeia e as interdições de acesso ao espaço aéreo europeu pelas linhas aéreas africanas.

Evocamos:

1. O papel da Comissão da União Africana de coordenação e facilitação da harmonização das políticas, infra-estruturas e serviços de transportes para o desenvolvimento do continente africano;
2. O importante papel das Comunidades Económicas Regionais na implementação dos programas e projectos para a coordenação e desenvolvimento de infra-estruturas e serviços de transportes.

Reafirmamos:

1. A nossa firme vontade de conjugarmos esforços para o desenvolvimento sustentável de sistemas e serviços de transportes integrados sólidos, fiáveis, seguros, eficazes e rentáveis para o desenvolvimento económico e social de África;

2. A necessidade urgente de implementar estratégias regionais e continentais em matéria de transportes, em apoio à realização dos Objectivos de Desenvolvimento do Milénio.

Assumimos o compromisso de:

1. Adotar o Programa de Desenvolvimento das Infra-estruturas em África (PIDA) e a Arquitectura Institucional de Desenvolvimento das Infra-estruturas em África (IAIDA) para a sua implementação e concedê-lo a prioridade como o único programa para a integração inter-regional e continental que irá ajudar para a interligação das redes de transportes e, especialmente aquelas ao serviço dos países sem litoral e insulares para a coesão territorial, económica e social de África, suportando a competitividade global;
2. Acelerar a realização das ligações em falta na Rede Rodoviária Transafricana, modernizar e desenvolver a rede ferroviária, principalmente nos países sem litoral, até 2020;
3. Acelerar a facilitação dos transportes interestaduais, através da harmonização da legislação com a simplificação dos procedimentos de trânsito, a remoção das barreiras não-físicas e promover a eficácia e a segurança das operações de transportes em África;
4. Fortalecer e onde necessário, criar instituições para a gestão de segurança e de facilitação dos transportes;
5. Incentivar a criação de organizações regionais para o controlo, a protecção e a segurança, o resgate, a pesquisa e a investigação de acidentes, como um meio de reforçar a capacidade dos Estados no cumprimento das suas obrigações internacionais e protecção dos usuários;
6. Integrar em todos os programas de transportes uma componente específica de combate e prevenção do VIH/SIDA e outras infecções sexualmente transmissíveis bem como o turismo sexual;
7. Promover a utilização de tecnologias de informação e comunicação e outras tecnologias no desenvolvimento de infra-estruturas e operação de transportes;
8. Estabelecer um mecanismo permanentes de consulta entre a Comissão Europeia e a Comissão da União Europeia e Estados africanos sobre a interdição do acesso ao espaço aéreo europeu pelas linhas aéreas africanas;

9. Tomar medidas específicas para garantir o financiamento sustentável e a gestão adequada do sector dos transportes, e criar condições favoráveis de investimento privado para nacionais e estrangeiros;
10. Ratificar e acelerar, sempre que necessário, a implementação das convenções internacionais em matéria de protecção e segurança e protecção do ambiente bem como e acordos regionais sobre o acesso ao mercado, facilitação dos transportes e tráfego do trânsito;
11. Assinar, ratificar e implementar a Convenção da Nações Unidas sobre os contratos para a transportação internacional de bens, na totalidade ou parcialmente, pelo Mar (Regulamento de Roterdão);
12. Acelerar a implementação da Resolução de Durban sobre Protecção, Segurança Marítima e Protecção do Ambiente Marinho;
13. Apoiar a implementação eficaz da Decisão de Yamoussoukro (DY) sobre a liberalização dos mercados do transporte aéreo através da Comissão Africana de Aviação Civil (CAFAC) como a Agencia de Execução da decisão;
14. Apoiar a implementação efectiva do Plano Regional Abrangente da Segurança Operacional de Aviação em Africa em articulação com o Plano Global da Segurança Operacional de Aviação (GASP) ;
15. Levar a cabo a formação de pessoal técnico e profissional nos diferentes modos de transportes;

Decidimos:

1. Promover o desenvolvimento de infra-estruturas e serviços de transportes regionais e continentais de uma maneira holística baseada nas políticas e programas das Comunidades Económicas Regionais e através do Programa de Desenvolvimento de Infra-estruturas em África;
2. Promover os principais projectos prioritários de infra-estruturas de transportes no quadro das redes transafricanas de transportes;
3. Acelerar a modernização e harmonização das leis, regulamentos, normas, padrões e procedimentos nos diferentes subsectores dos transportes;
4. Iniciar o processo do estabelecimento de um acordo intergovernamental para sustentar as Redes Rodoviárias Transafricanas;

5. Adotar o terceiro domingo do mês de Novembro, que é actualmente o dia de homenagem às vítimas de acidentes rodoviários, como o Dia Africano de Segurança Rodoviária;
6. Adotar a Política Africana de Aviação Civil;
7. Aprovar a realização da Conferência Ministerial sobre segurança da aviação em 2012;
8. Aprovar a Declaração do Conselho da Organização Internacional de Aviação Civil (OIAC) sobre o Plano da União Europeia de Comercialização das Emissões (EU ETS);
9. Aprovar o estabelecimento do Grupo Regional de Segurança da Aviação para facilitar a implementação da Declaração de Adis Abeba de 2007 e a Declaração de Abuja de 2010 bem como o Roteiro Africano sobre a Segurança da Aviação adoptada pelos Ministros responsáveis pela Segurança da Aviação;
10. Acelerar a ratificação da Constituição da Comissão Africana de Aviação Civil;
11. Facilitar o acesso da mulher às carreiras dos transportes;
12. Promover a investigação e o desenvolvimento de programas de infraestrutura e serviços de transportes em África;
13. Acelerar a ratificação e a implementação da Carta Africana dos Transportes Marítimos Africano e vias navegáveis.

Convidamos a Comissão da União Africana

1. A tomar todas medidas necessárias para submeter o Programa de Desenvolvimento de Infraestruturas em África para sua adopção à Décima-oitava Sessão Ordinária da Conferência da União Africana;
2. Elaborar um acordo intergovernamental sobre as Redes Rodoviárias Transafricanas para a harmonização das normas e padrões rodoviários;
3. Elaborar a Carta Africana de Segurança Rodoviária a ser apresentada aos Estados-membros da União Africana para adopção; e
4. Organizar conferências periódicas durante a Década de Acção para a Segurança Rodoviária 2011 – 2020, declarada pelas Nações Unidas, para avaliar os progressos alcançados e actualizar o Plano de Acção e apresentar relatórios à Conferência dos Ministros Africanos dos Transportes.

Apelamos à Comissão Económica das Nações Unidas para a África, à Organização Internacional de Aviação Civil, à Organização Marítima Internacional, ao Escritório do Alto Representante das Nações Unidas para os Estados Menos Desenvolvidos, Países e Pequenos Estados Insulares em Desenvolvimento, à Organização Internacional do Trabalho, ao Banco Africano de Desenvolvimento, ao Banco Mundial, à União Europeia, todos os parceiros de desenvolvimento e outras partes técnicas engajadas no sector dos transportes a continuarem a apoiar o programa de desenvolvimento dos transportes e infra-estrutura na África.

Apelamos:

- Os Estados-membros da União Africana e as Comunidades Económicas Regionais a reforçar a cooperação e interafricana e continental em matéria de transportes;
- A Comissão da União Africana a submeter a presente Declaração à próxima Conferência de Chefes de Estado e de Governo da União Africana a ser realizada em Janeiro de 2012 em Addis Abeba, Etiópia.

Adoptamos os Planos de Acção anexos à presente Declaração.

Feita em Luanda, a 24 de Novembro de 2011

EX.CL/699 (XX)
Anexo 2

PLANO DE ACÇÃO DOS TRANSPORTES RODOVIÁRIOS
(2012-2015)
21-25 DE NOVEMBRO DE 2011, LUANDA, ANGOLA

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

Addis Ababa, ETHIOPIA P. O. Box 3243 Telephone : 517 700 Fax : 517844

website: www.africa-union.org

**2ª SESSÃO DA CONFERÊNCIA
DE MINISTROS AFRICANOS DOS TRANSPORTES
24 – 25 DE NOVEMBRO DE 2011
LUANDA, ANGOLA**

AU/TPT/MIN/PI.Ac/RT (II)

**PLANO DE ACÇÃO DOS TRANSPORTES RODOVIÁRIOS
(2012 – 2015)**

PLANO DE ACÇÃO DOS TRANSPORTES RODOVIÁRIOS

Nº	Objectivos	Actividades e Acções	Fontes de Verificação	Estrutura Principal	Estruturas Envolvidas	Período
1.	DESENVOLVIMENTO DE INFRA-ESTRUTURAS RODOVIÁRIAS					
	Conexão das redes rodoviárias africanas	Acelerar a implementação do PIDA PAP	Relatório	CUA, NPCA, CERs e Estados		2012-2020
2.	PADRÕES DAS INFRA-ESTRUTURAS RODOVIÁRIAS					
2.1	Estabelecimento do Quadro Institucional					
A	Estabelecimento do Quadro Institucional	Elaboração dos Termos de Referência/Roteiro para o Comité Directivo e os grupos de trabalho	Relatório	CUA	NPCA, BAD, CERs, UNECA	2012
B		Estabelecimento do Comité Directivo	Relatório	CUA	NPCA, BAD, CERs, UNECA	2012
C		Estabelecimento de Grupos de Trabalho (Técnico e Jurídico)	Relatório	CUA	NPCA, BAD, CERs, UNECA	2012
2.2.	Elaboração das Normas TAH e os seus Acordos Intergovernamentais					
A	Consolidação do Projecto Continental das Normas TAH	Finalização do Projecto de Normas Rodoviárias	Relatório	NPCA	CUA, BAD, CERs, UNECA, OHRLLS	2012-2014

Nº	Objectivos	Actividades e Acções	Fontes de Verificação	Estrutura Principal	Estruturas Envolvidas	Período
A	Finalização do Projecto de Acordo Intergovernamental	Finalização do Projecto de Acordo Intergovernamental	Relatório	CUA	NPCA, BAD, CERs, UNECA, OHRLLS	2012-2014
2.3.	Cooperação Inter-africana e Internacional					
A	Reforço da Comunicação e Informação entre os Intervenientes africanos	Estabelecimento de uma rede de informação entre todos os intervenientes africanos	Relatório	CUA	NPCA, BAD, CERs, Estados Membros, Instituições Especializadas	2012-2013
B	Promoção e reforço das parcerias	Reforço da Cooperação com Parceiros	Relatório	CUA	UNECA, ORHLLS	2012-2013
C		Reforço de PARCERIAS com outras instituições internacionais	Relatório	CUA	Banco Mundial, SSATP, IRF	2012-2013
2.4	Mobilização de Recursos					
A	Assegurar uma melhor mobilização de recursos financeiros para o processo de elaboração de Normas TAH e o seu Acordo Governamental	Estabelecimento de recursos adequados para o processo de elaboração de documentos previstos	Orçamento	CUA	NPCA, UNECA, OHRLLS, BAD,	2012-2013
B		Estabelecimento de uma Parceria sólida com o sector privado	Relatórios	CUA	NPCA, UNECA, OHRLLS, BAD,	2012-2013

Nº	Objectivos	Actividades e Acções	Fontes de Verificação	Estrutura Principal	Estruturas Envolvidas	Período
2.5	Desenvolvimento e Facilitação de Infra-estruturas Rodoviárias					
A	Facilitação da Gestão Rodoviária	Estabelecimento de Dados de Bases e de Sistemas Informáticos, (em questões de construção, manutenção, segurança ambiental e rodoviária, assim como questões de facilitação do trânsito (harmonização de documentos e procedimentos de trânsito aduaneiro e administrativos entre os Estados Africanos	Relatórios	NPCA	CUA, UNECA, CERs, Estados Membros	2014
B	Monitorização Nacional	Estabelecimento de Organismos Regulamentares aos níveis Nacional e regional	Relatórios	NPCA	CUA, CERs, Estados Membros	2013
C	Prevenção de, e Luta contra a DSTs e o VIH/SIDA	Disseminação de Boas Práticas na Luta contra o VIH/SIDA e DSTs	Relatórios	CERs	CUA, NPCA, UNECA, OHRLLS	2013
D	Promoção do Género	Incentivar e promover o acesso das Mulheres em programas de formação relativo ao sub-sector rodoviário	Relatórios	CERs	CUA, NPCA, UNECA, OHRLLS	2013
2.6	Apropriação pelos Intervenientes Africanos					
A	Ratificação dos devidos Acordos	Assinatura/ratificação/adesão ao Acordo Inter-governamental.	Relatório	Estados Membros	CUA, UNECA, OHRLLS, CERs	2013
B		Assinatura/Ratificação/Adesão a	Relatório	Estados	CUA, UNECA.	2013

Nº	Objectivos	Actividades e Acções	Fontes de Verificação	Estrutura Principal	Estruturas Envolvidas	Período
		Convenções e Tratados Internacionais e Regionais sobre a Segurança Rodoviária		Membros	CERs	
C		Ratificação de Acordos Regionais e Internacionais sobre o Trânsito Rodoviário (Programas de Acção Almaty, Acordos Regionais...)	Relatório	Estados Membros	CUA, UNECA. CERs	2013
D	Observação de Leis e Regulamentos Nacionais sobre o Transporte Rodoviário	Actualização de Directivas Rodoviárias Nacionais, em conformidade com as Normas e Acordos de TAH continentais (Projecto/Construção/Manutenção....)	Relatório	Estados Membros	CUA, UNECA. CERs	2013
E		Estabelecimento de Organismos Nacionais para a Implementação das Novas Normas TAH	Relatório	Estados Membros	CUA, CERs	2013
2.7	Capacitação					
A	Disseminação de Informação acerca do Acordo Intergovernamental sobre TAH e suas Normas	Workshops e nacionais e regionais sobre as novas Normas TAH	Relatório	Estados Membros	NPCA, CERs, UNECA, OHRLLS, BAD, Instituições Especializadas	2013
B		Seminários Nacionais e regionais sobre Convenções e Acordos da ONU no domínio da Segurança Rodoviária, em apoio à implementação da Resolução 64/55 da Assembleia Geral, declarando	Relatórios	CERs	NPCA, ECE, CERs, UNECA, OHRLLS, BAD, Instituições	2013

Nº	Objectivos	Actividades e Acções	Fontes de Verificação	Estrutura Principal	Estruturas Envolvidas	Período
		2011-2020 como a Década da Acção para a Segurança Rodoviária			Especializadas	
3.	FACILITAÇÃO DOS TRANSPORTES RODOVIÁRIO EM ÁFRICA					
3.1.	Facilitar o trânsito e o transporte inter-estados	Harmonizar documentos e os procedimentos administrativos e trânsito aduaneiros entre os Estados Africanos	Relatórios	CERSs	UA, Estados, MOWCA, CCCER	2012-2015
		Harmonização dos mecanismos de controle aduaneiro	Relatórios	CERs	Estados, UA, CCCER	2012-2014
3.2.	Reforço de capacidade dos operadores rodoviários africanos	Harmonização das condições da prática profissional dos operadores do transporte rodoviário.	Relatórios	CERs	UA, CERs	2012-2015
		Elaboração de programas de capacitação para operadores profissionais.	Relatórios	Estados	UA, CERs	2012-2015
3.3	Avaliar o transporte rodoviário Inter-Estados	Estabelecimento de Comitês de Gestão de Observatórios e Corredores	Relatórios	CERs	MOWCA, UA, Estados,	2012-2015
3.4	Incentivar os Estados-membros a aderir a Convenções Internacionais sobre a facilitação dos transportes	Organizar ateliers; sensibilizar os Estados e os transportadores	Relatórios	CERs	UA, Estados, MOWCA	2012-2015

Nº	Objectivos	Actividades e Acções	Fontes de Verificação	Estrutura Principal	Estruturas Envolvidas	Período
4.	SEGURANÇA RODOVIÁRIA (CF.AU/TP/EXP/2C (III) – DÉCADA DE ACÇÃO PARA A SEGURANÇA RODOVIÁRIA: PLANO DE ACÇÃO AFRICANO PARA 2011-2020					
5.	PROTECÇÃO AMBIENTAL					
5.1	Reduzir o impacto negativo dos transportes rodoviários sobre o ambiente	Elaboração de Regulamentos e Normas ao nível nacional. Levar a cabo campanhas de consciencialização sobre questões ambientais do sub-sector	Publicações	UA	CERs, Estados CEA	2012-2015
5.2	Harmonizar os critérios de avaliação sobre os impactos ambientais	Elaboração das directivas ambientais ao nível continental para este sector	Relatórios	UA	CERs, Estados SSATP	2012-2015
5.3	Tomar medidas para minimizar a perda de energia no domínio dos transportes rodoviários	Tomada de medidas visadas a encorajar a conservação da energia, com vista a garantir a disponibilidade de fontes de energia alternativas	Relatórios	Estados	UA, CERs	2012-2015

EX.CL/699 (XX)
Anexo 3

EX.CL/699 (XX)
Anexo 4

PLANO DE ACÇÃO DOS TRANSPORTES MARÍTIMOS 2012 -2015
21-25 DE NOVEMBRO DE 2011, LUANDA, ANGOLA

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

Addis Ababa, ETHIOPIA P. O. Box 3243 Telephone : 517 700 Fax : 517844

website : www.africa-union.org

**SEGUNDA SESSÃO DA CONFERÊNCIA DE MINISTROS
AFRICANOS DOS TRANSPORTES
21 – 25 DE NOVEMBRO DE 2011
LUANDA, ANGOLA**

AU/TPT/MIN/PI.Ac.MT(II)

**PLANO DE ACÇÃO DOS TRANSPORTES MARÍTIMOS
2012 -2015**

Este Plano de Acção é uma quarta actualização da que foi inicialmente em Abuja, Nigéria, a 23 de Fevereiro de 2007, pelos Ministros dos Transportes Marítimos, durante a sua Primeira Conferência sob aos auspícios da União Africana. A Segunda revisão do plano de acção teve lugar durante a Primeira Sessão de Ministros Responsáveis pelos Transportes, realizada em Argel, Argélia, em Abril de 2008, e a Terceira actualização foi feita em Outubro de 2009, em Durban, África do Sul, na Segunda Conferência da União Africana dos Ministros Africanos dos Transportes Marítimos.

Este Plano de Acção constitui o Roteiro, cujo objectivo principal é de apresentar os objectivos gerais a atingir, no quadro da melhoria dos transportes marítimos africanos, as principais actividades ou acções edentificadas para atingir esses objectivos, os elementos de verificação, as estruturas de implementação assim como as instituições susceptíveis de intervir na realização dessas actividades.

A responsabilidade pela implementação do Plano de Acção é compartilhada por vários intervenientes aos níveis nacional, regional e continental. Espera-se que a Comissão da União faça o acompanhamento na sua plena implementação, ao mesmo tempo que tem a responsabilidade directa por algumas das actividades. As implicações financeiras do Plano de Acção não podem ser calculadas em pormenor. Todavia, estas estimativas serão sempre estabelecidas antes da implementação de cada uma das actividades programadas.

Por outro lado, o presente Plano de Acção é um documento que deve servir para as negociações com os diferentes parceiros de desenvolvimento que poderão ajudar a África neste esforço de desenvolvimento dos transportes marítimos no Continente.

A Comissão da União Africana permanecerá como o principal órgão de coordenação para facilitar a implementação do Plano de Acção ao nível continental.

Nº	OBJECTIVOS	ACTIVIDADES E ACÇÕES	MEIOS DE VERIFICAÇÃO	ÓRGÃO DE IMPLEMENTAÇÃO	INSTITUIÇÕES ENVOLVIDAS	PERÍODO
1	Medidas Institucionais e Jurídicas					
1.1	Actualizar a Carta de 1994	Acompanhar a assinatura e ratificação da Carta Marítima Africana e notificação à CUA	Número de instrumentos de ratificação	CUA	CERs, Estados Membros, OMI,	2012
1.2	Promover e reforçar as capacidades nacionais para a ratificação e implementação de Convenções Internacionais	Dar a assistência técnica necessária as administrações marítimas, em cooperação com organizações internacionais (OMI, OIT (trabalho marítimo) e outras organizações especializadas tais como a Organização Internacional de Hidrografia	Ratificação das Convenções, actualização e implementação de legislações	CUA	CERs, Estados Membros, OMI, MAWCA, UASC, OIT	2015
1.3	Assegurar uma melhor coordenação da acção continental no sector dos transportes marítimos	Estudo de viabilidade para a criação de uma estrutura de coordenação continental do sector dos transportes marítimos Criação de uma unidade de coordenação dos transportes marítimos no seio da Comissão da União Africana	Decisão da Conferência da União	CUA	CERs, Estados Membros, MAWCA, UASC	2014
2.	Capacitação					
2.1	Desenvolver as capacidades de formação da África de formação na área da administração	Auditoria e estabelecimento de Centros Regionais de formação técnica e ciências marítimas	Relatório	CUA, CERs	Estados, PAPC, OMI, OIT, MOWCA	2014

	portuária e marítima	<p>Estudo das capacidades africanas de formação em conformidade com as necessidades</p> <p>Promoção e reforço de parcerias com os estabelecimentos internacionais de formação marítima</p> <p>Harmonização de programas de formação</p> <p>Provisão de Equipamento e recursos pertinentes para os centros de formação</p> <p>Educação e formação de pessoal africano no domínio dos Transportes e Serviços Marítimos</p> <p>Estudo dos perfis das administrações marítimas</p> <p>Aumento do número navegantes africanos</p>	<p>Relatório</p> <p>Assinatura e implementação de acordos</p> <p>Adopção e execução do quadro</p> <p>Equipamento para os centros</p> <p>Número de quadros formados</p> <p>Relatório</p> <p>Número de navegantes</p>	<p>CUA, CERs</p> <p>Estados</p> <p>CUA, CERs</p> <p>Estados</p> <p>Estados</p> <p>CUA, CERs</p> <p>Estados</p>	<p>Estados, PAPC, OMI, OIT</p> <p>CUA, CERs, PAPC, OMI, OIT</p> <p>Estados, PAPC, OMI, OIT</p> <p>CUA, CERs, OMI</p> <p>CUA, CERs, OMI</p> <p>Estados, PAPC, CERs, OMI</p> <p>CUA, CERs, PAPC, OMI, OIT</p>	<p>2012</p> <p>2015</p> <p>2012</p> <p>2015</p> <p>2014</p> <p>2015</p> <p>2015</p>
2.2	Reforçar as capacidades e promover a integração das mulheres no sector marítimo	<p>Promoção do acesso das mulheres à formação na área dos transportes marítimos</p> <p>Reforço do papel das mulheres no sector marítimo</p>	<p>Número de mulheres formadas</p> <p>Número de mulheres empregadas</p> <p>Número de mulheres empresárias no sector</p>	<p>Estados</p> <p>Estados</p>	<p>CUA, CERs, mowca, PAPC, OMI, OIT</p>	<p>2015</p>

2.3	Combater as doenças DSTs VIH/SIDA,	Sensibilização dos funcionários do sector dos transportes marítimos e portos através da educação	Redução das taxas de prevalência	Estados	CUA, CERs, OMI, MOWCA, OMS, PAPC,	2015
2.4	Desenvolver parcerias entre governos e organismos do sector marítimo e portuário	Promoção de contractos de desempenho entre o Estado e os organismos dos sectores marítimo e portuário	Execução de contratos	Estados	CUA, CERs, MOWCA, PAPC, UASC e Operadores privados	2015
2.5	Reforçar as capacidades em termos de regulamentação de controlo costeiro, país de pavilhão e Estado do porto	Formação de quadros e o reforço das instituições com vista a assumir efectivamente as responsabilidades em termos costeiros, país de pavilhão e Estado do porto	Número de Inspectores formados	Estados	CUA, OMI, CERs, PSC, MoUs (Memorandos de Entendimentos),	2011
3.	Reforço da Protecção e Segurança Marítimas					
3.1	Melhorar a segurança da navegação costeira, nas águas interiores na proximidade e no interior dos portos em África	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Ajuda à navegação: Desenvolvimento e manutenção de ajudas adequadas, eficazes e fiáveis à navegação onde o volume de tráfico ou o grau de risco o justifique esses serviços, e a disseminação de informação pertinente. ▪ Hidrografia: Recolha e compilação de dados hidrográficos, publicação, disseminação, e actualização de cartas 	Relatório sobre o grau de cumprimento com o sistema da auditoria voluntária da OMI relativa as ajudas a navegação e hidrografia	Estados Estados	CUA, Estados Membros, CERs, com a assistência da OMI, IALA, OHI CUA, Estados Membros, CERs, PAPC, com a assistência da OMI, IALA, OHI	2015 2015

		náuticas, incluindo as cartas electrónicas de navegação assim como qualquer informação necessária para uma navegação segura				
3.2	Aprovar o Memorandos de Entendimento sobre o controlo do Estado do Porto	Implementação sobre do Memorandos de Entendimento relativo ao controlo do Estado do porto, pelos Estados Membros e Formação de fiscais	Melhoria da segurança dos navios e do pessoal navegante Aumento do número de inspecções de navios	Estados	CUA, CERs, PAPC, OMI, todos os Memorandos de Entendimento (MoUs) do PSC	2015
3.3	Garantir a segurança da articulação de navios e portos	Implementação das disposições em conformidade com os capítulo V e capítulo XI-2 da Convenção SOLAS de 1974 e Código ISPS e a Convenção de SUA e as medidas para combater a pirataria ao nível nacional Desenvolvimento e implementação de medidas que garantem a segurança da cadeia de abastecimento	Estabelecimento de um plano de segurança	Estados	CUA, PAPC, CERs, OMI	2015
3.4	Segurança dos barcos de travessia domésticos e dos navios não-convencionais	Adopção e implementação dos regulamentos de segurança modelos da OMI sobre navios não convencionais, incluindo os barcos de pesca	Número de países que estão a rever as legislações marítimas	Estados	CUA, OMI, CERs, PAPC, ICS (Câmara Internacional de Navegação)	2015
3.5	Promover a componente humana	Implementação de uma estratégia sobre o papel do elemento humano	Relatórios	Estados	CUA, CERs, PAPC	2015

	na segurança e salvaguarda marítima e cadeia logística	na segurança dos transportes marítimos Implementação de directivas para o transporte de passageiros nas águas interiores e na cabotagem marítima Implementação de directivas sobre a cabotagem marítima				
3.6	Proteger o ambiente marinho Prevenção de dopagem de resíduos e resíduos radioactivos	Estudo de avaliação dos ecossistemas ameaçados pelos transportes marítimos Melhoria da protecção do ambiente marinho e costeiro em todas as operações de transporte marítimo Estabelecimentos de planos de contingência contra derrames Gestão de água de lastro e prevenção da poluição de substâncias nocivas e perigosas (Convenção de HNS) Ratificação de todas as convenções internacionais sobre anti-dopagem e adopção da legislação nacional sobre o mesmo;	Relatório sobre o impacto do estudo Relatórios Desenvolvimento de um número de Plano de Emergência Relatórios Ratificação de um número de convenções e adopção de legislações nacionais	Estados Estados Estados Estados	CUA, CERs, OMI CUA, CERs, OMI, todos os MoUs de PSC africanos CUA, CERs, OMI CUA, CERs, OMI	2015 2015 2015 2015
3.7	Desenvolver as capacidades para a prevenção e combate	Melhoria das capacidades aos níveis nacional e regional para a prevenção, controle e combate	Aumento do número de ratificações de convenções internacionais	Estados	CUA, CERs, OMI	2013

	contra a poluição e implementar as convenções internacionais pertinentes	contra a poluição, principalmente através de programas de formação e de troca de conhecimentos Revisão e melhoria das legislações nacionais Combate contra a descarga de resíduos tóxicos ao largo das costas africanas	Adopção de legislação marítima nacional e desenvolvimento de planos nacionais de emergência Dispor de um quadro jurídico para proteger ambiente marinho e a biodiversidade	Estados	CUA, CERs, OMI	2015
3.8	Estabelecer meios que visam o reforço das capacidades das administrações marítimas nacionais	Desenvolvimento, revisão e actualização das legislações marítimas nacionais e os seus instrumentos de implementação Acesso a recursos financeiros e humanos	Actualização da legislação em vigor em todos os países Meios humanos, materiais e financeiros disponíveis	Estados	CUA, CERs, OMI MOWCA	2015
3.9	Estabelecer redes regionais de guardas-costeiras (Norte, Oeste, Centro, Leste e Sul), incluindo os meios de supervisão, cooperação e Coordenação no domínio da busca e salvamento	Adopção e implementação da resolução OMI/MOWCA Criação de centros regionais de busca e salvamento	Funcionamentos de Centros regional e sub-regionais de salvamento	CUA, CERs CUA, CERs	Estados , OMI, MOWCA Estados, OMI, mowca	2015 2015
3.10	Criação do Sistema Geral de Sinistro Marítimo para	Criação de centros nacionais e regionais de busca e salvamento,, disposição de recursos humanos	Nº de centros criados	Estados OMI CUA	Estados OMI	2015

	Segurança (GMOSS)	(polícia marítima) e equipamento adequados				
4.	Melhoria do Desempenho Portuário					
4.1	Melhorar a gestão e exploração dos portos	<p>Criação de uma base de dados sobre as actividades portuárias e marítimas, assim como a hidrografia</p> <p>Promoção de medidas que visam a melhoria da gestão e operações portuárias, particularmente o controlo da auditoria e gestão, manutenção e conservação</p> <p>Harmonização dos programas de reestruturação através da promoção da parceria público-privada</p>	<p>Relatórios</p> <p>Indicadores de desempenho portuário</p> <p>Disponibilidade de directivas</p>	<p>Estados</p> <p>Estados</p> <p>Estados</p>	<p>CUA, PAPC, CERs</p> <p>CUA, PAPC, CERs</p> <p>CUA, PAPC, CERs</p>	<p>2015</p> <p>2013</p> <p>2015</p>
4.2.	Reforçar a facilitação de tráfico marítimo regional e internacional	<p>Adopção da Convenção FAL de 1965 e emendas à Convenção da OMI de 1991</p> <p>Adopção do sistema de dados electrónicos (sistema EDIMAR) para a melhoria do movimento dos navios, dos marinheiros e das mercadorias, incluindo a redução do número de documentos e do período de estadia dos navios nos portos</p> <p>Criação de gabinetes únicos</p>	<p>Criação de Comitês Nacionais FAL e redução da permanência dos navios nos portos</p>	<p>Estados</p> <p>Estados</p> <p>Estados</p>	<p>CUA, PAPC, CERs, MOWCA, OMI, UASC</p> <p>CUA, PAPC, CERs, MOWCA, OMI, UASC</p> <p>CUA, PAPC, CERs, MOWCA, OMI, UASC</p>	<p>2015</p> <p>2015</p> <p>2015</p>

4.3	Melhorar os sistemas de gestão dos transportes marítimos	Criação de bancos de dados sobre a gestão dos transportes marítimos Estabelecimento de Observatórios	Disponibilidade de uma base de dados	Estados	CUA, CERs, MOWCA, OMI UASC	2014
4.4	Promover transportes marítimos de qualidade	Adopção e utilização de melhores normas técnicas	Aplicação de normas	Estados	CUA, CERs, OMI, UASC	2015
4.5	Organizar as actividades dos serviços auxiliares dos transportes marítimos	Adoptar legislações harmonizadas e apropriadas para os países africanos	Aplicação da legislação	Estados	CUA, CERs, UCCA, OMI	2015
		Promoção de operadores nacionais africanos em profissões marítimas e de auxiliares	Definição e aplicação de direitos auxiliares	Estados	CUA, CERs, UCCA, OMI	2013
4.6	Melhorar a competitividade dos portos africanos	Identificação das causas da fraca competitividade dos portos africanos	Relatórios	Estados	CUA, CERs, MOWCA, PAPC	2012
		Aquisição de equipamentos e infra-estruturas adequadas	Operacionalização do equipamento	Estados	CUA, CERs, MOWCA, PAPC	2013
		Identificação e implementação de projectos de desenvolvimento chaves	Execução de projectos	Estados	CUA, CERs, MOWCA, PAPC	2015
		Redução dos encargos do trânsito portuários	Percentagem de Redução	Estados	CUA, CERs, MOWCA, PAPC	2015
5	Reforço da Cooperação Inter-africana e Internacional					
5.1	Facilitar o acesso do e para o mar e liberdade de trânsito para os países sem	Implementação de acordos de facilitação (Plano de Acção de Almaty, vários outros programas regionais etc)	Trabalhos realizados	CUA, CERs	Estados, PAPC, MOWCA USAC	2015

	litoral	Melhoria das infra-estruturas dos transportes marítimos	Trabalhos realizados	Estados	Estados,PAPC, MOWCA	2015
		Desenvolvimento de portos secos e centros de logística marítima	Trabalhos realizados	Estados	Estados, PAPC, MOWCA	2015
		Exploração das vias fluviais navegáveis e, a médio e longo prazos, construção de canais navegáveis para os países sem acesso ao mar	Medidas de facilitação aplicadas	Estados	Estados , PAPC, MOWCA	2013
		Estabelecimento de corredores de desenvolvimento de caminhos de ferro,, estradas e oleodutos	Medidas de facilitação aplicadas	CUA, CERs	Estados , PAPC, MOWCA	2014
		Melhoria do desempenho dos corredores	Relatório de estudo	CUA, CERs	Estados , PAPC, MOWCA	2014
		Implementação pelos diferentes estados de convenções inter-estados sobre o transporte transitário	Relatório de estudo	CUA, CERs	Estados , PAPC, MOWCA	2015
		Efectuar análises necessárias para os portos marítimos alternativos e ou adicionais	Relatório do estudo	CERs		
5.2	Reforçar a comunicação e a informação entre as administrações marítimas mercantes e dado de base para as administrações marítimas	Estabelecimento de uma rede de informação entre as administrações marítimas africanas	Redes em funcionamento	Estados	CUA, CERs, PAPC, MOWCA, OMI	2014
5.3	Melhorar as	Promoção da criação de conselhos	Criação de Conselhos	Estados	CUA, CERs, UASC	2015

	condições dos transportes marítimos e proteger os interesses dos armadores	de armadores africanos Organização de seminários de capacitação dos conselhos de armadores sobre a gestão da cadeia logística integrada dos transportes marítimos em benefício dos armadores africanos Defesa e protecção dos interesses dos armadores africanos através de convenções internacionais (Convenção da UNCITRAL) sobre a Carreria Internacional de mercadorias parcial ou total por Via Marítima) Custos de controle da cadeia de transportes	Realização de seminários Relatório Redução dos custos de passagem portuária, de frete e de trânsito	Estados Estados	CUA, CERs, UASC CUA, CERs, UASC	2015 2015
5.4	Promover a cooperação na área dos transportes marítimos	Promoção das companhias marítimas africanas Criação de empresas mistas no sector dos transportes marítimos através de consórcios e “empresas de fretamento”	Volume de mercadorias transportadas pelas companhias africanas	Estados Membros Estados Membros	UA, BAD, CERs UA, BAD, CERs UASC	2008 2008
5.5.	Cooperação e partilha de conhecimentos pelos peritos técnicos	Criação de fóruns de áreas especializadas para estes peritos , tal como engenheiros marítimos, juristas, peritos em negócios, banqueiros,, operadores de equipamento e outros operadores marítimos	Número de eventos organizados	CUA,	CERs, Associação de profissionais sectoriais, Estados e outros intervenientes	2015
6.	Facilitação e Financiamento dos Transportes Marítimos e Portos					
6.1	Promover a aquisição de navios	Desenvolvimento de instrumentos de financiamento para a aquisição de navios	Carga pertencente e utilizadas pelos países africanos	Estados	CUA, BAD, CERs,	2015

6.2	Facilitar e incentivar a criação de registo de navios africanos	Desenvolvimento de um ambiente regulamentar e jurídico apropriado para o registo de embarcações	Estabelecimento do registos	CUA	CERs, Estados , MOWCA, OMI	2014
6.3	Promover e incentivar a mobilização de recursos financeiros para o sector dos transportes marítimos	Avaliação de políticas de desengajamento dos países e os seus efeitos nos transportes marítimos Facilitação de fundos para a integração de projectos dos transportes marítimos	Relatório de avaliação	CUA	CERs, BAD, Estados , MOWCA, PAPC,	2015
			Número de financiamentos obtidos	CUA	BAD, CERs, Estados , Parceiros de desenvolvimento, Operadores privados africanos	2014
6.4	Melhorar os serviços de fornecimento de lubrificantes	Criação de centros regionais de fornecimento lubrificantes/desenvolvimento de centros de apoio logístico no alto mar	Centros regionais operacionais	CERs	UA, Estados, PAPC	2015
7.	Promoção do Desenvolvimento de Equipamentos dos Transportes Marítimos (Construção Naval, Reparação e Manufatura de Equipamentos)					
7.1	Promover o desenvolvimento e/ou reforço da construção naval e reparação de estaleiros navais	Identificação e apoio de estaleiros de construção e reparação naval Desenvolvimento e apoio de estaleiro navais	Base de dados	Estados	CUA, CERs, MOWCA	2015
			Relatórios	Estados	CUA, CERs, MOWCA e todos os MoUs de PSC Africanos	2014

PLANO DE ACÇÃO DOS TRANSPORTES AÉREOS (2012-2015)
21-25 DE NOVEMBRO DE 2011, LUANDA, ANGOLA

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

Addis Ababa, ETHIOPIA P. O. Box 3243 Telephone : 517 700 Fax : 517844 website: www.africa-union.org

**SEGUNDA SESSÃO DA CONFERÊNCIA DOS MINISTROS
AFRICANOS DOS TRANSPORTES
21 – 25 DE NOVEMBRO DE 2011
LUANDA, ANGOLA**

AU/TPT/MIN/PI.Ac. AT(II)

PLANO DE ACÇÃO DOS TRANSPORTES AÉREOS 2012 – 2015

INTRODUÇÃO

O presente Plano de Acção adoptado em Luanda, Angola, a 24 de Novembro de 2011, pelos Ministros Africanos dos Transportes, durante sua Segunda Sessão da Conferência organizada pela Comissão da União Africana, em colaboração com o Governo da República de Angola, foi elaborada para o período de 2012 a 2015 e substitui o de Argel.

Este Plano de Acção tem como objectivo principal, definir os objectivos que deverão ser alcançados pela União Africana, no quadro do desenvolvimento dos Transportes Aéreos Africanos, actualmente exposto a múltiplos desafios ligados às exigências da indústria e, especialmente às questões particulares da protecção e segurança, protecção ambiental e políticas dos transportes aéreos.

Este Plano de Acção apresenta igualmente as principais actividades identificadas para atingir estes objectivos, bem como os seus elementos de controlo, os órgãos responsáveis, bem como as instituições implicadas.

Graças às orientações contidas neste Plano de Acção, os organismos responsáveis dispõem de uma base sólida para levar a cabo os debates necessários com os diferentes parceiros do desenvolvimento, susceptível de acompanhar a África neste esforço de desenvolvimento dos Transportes Aéreos.

No quadro da realização deste Plano de acção, o papel da Comissão da União Africana continua sendo central a nível continental, com vista a facilitar a sua implementação.

Nº	OBJECTIVOS	ACTIVIDADES E ACÇÕES	FONTES DE VERIFICAÇÃO	INSTITUIÇÕES RESPONSÁVEIS	ESTRUTURAS IMPLICADAS	PERÍODO
1	Implementação da Decisão de Yamoussoukro de 1999					
1.1	Operacionalizar a Agência de Execução da Decisão de Yamoussoukro	Conclusão do projecto sobre o apoio para a operacionalização da Agência de Execução	Relatório da Agência de Execução	CUA	AFCAC, CER ECA, BAD e Estados Membros	2012-2014
1.2	Finalizar e implementar as regras da concorrência para os Transportes Aéreos africanos e o quadro para resolução de diferendo	Finalização dos estudos sobre as regras de concorrência e o mecanismo de resolução de diferendo Elaboração regulamento sobre direito dos passageiros	Relatórios	CAFAC	Órgão de Acompanhamento da DY	2012-2013
1.3	Finalizar o estudo sobre a avaliação continental da implementação da Decisão de Yamoussoukro	Finalização do estudo e implementação das recomendações por parte da Agência de Execução	Documentos	CUA	Órgão de Acompanhamento da DY e Estados Membros	2012-2015
2	I. Política Africana Comum de Aviação Civil					
2.1	Divulgação da Política	Distribuição e divulgação para os Estados da AFCAP e	Cronograma de	CUA	CER, CAFAC,	2012-2015

N°	OBJECTIVOS	ACTIVIDADES E ACÇÕES	FONTES DE VERIFICAÇÃO	INSTITUIÇÕES RESPONSÁVEIS	ESTRUTURAS IMPLICADAS	PERÍODO
	Africana de Aviação Civil	coordenação pela AFCAC do cronograma de metas	metas		AFRAA, Parceiros	
2.2	Desenvolvimento sustentável de infra-estruturas no âmbito do PIDA	Cooperação com todas as partes envolvidas	Relatório	CUA	CER, CAFAC, AFRAA, Parceiros	2012-2015
3	II. Protecção e segurança da Aviação Civil em África					
3.1	Implementar um mecanismo de coordenação para o reforço da Protecção e Segurança da Aviação	Organização da Conferência Regional de segurança operacional de aviação Reforço da cooperação com os parceiros de desenvolvimento Criação da Unidade de Investigação do Contraterrorismo no Centro Africano de Estudo e Investigação sobre o Terrorismo Criação na CAFAC do Grupo Regional de Segurança Aérea	Relatório	AFCAC	Estados, CUA CER, CAFAC, AFRAA, Parceiros	2012-2015

N°	OBJECTIVOS	ACTIVIDADES E ACÇÕES	FONTES DE VERIFICAÇÃO	INSTITUIÇÕES RESPONSÁVEIS	ESTRUTURAS IMPLICADAS	PERÍODO
3.2	Ratificar os instrumentos jurídicos internacionais pelos Estados interessados	Sensibilização dos Estados em causa para ratificação	Relatório	CAFAC	CUA, CER e CAFAC	2012-2015
3.3	Melhorar os serviços de operação de busca e salvamento em Africa	Distribuição dos textos regulamentares de busca e salvamento aos Estados.	Relatório	CAFAC	CER, CAFAC, Estados, AFRAA, Parceiros	2012
3.4	Reforço do grupo de formação	Desenvolvimento dos recursos humanos beneficiando dos centros de formação intra-africano existente	Relatórios, Protocolos, etc.	CAFAC	CER, CAFAC, AFRAA, CEA, BAD e Intervenientes	2012-2015
4	III. Reforço da cooperação Inter-Africana e internacional					
4.1	Aumentar o numero de parceiros no desenvolvimento (financeiros e técnicos)	Reforço da cooperação internacional	Relatórios Protocolos, etc.	CUA	CER, CAFAC, AFRAA, etc	2012-2015

EX.CL/699 (XX)
Anexo 6

POLÍTICA AFRICANA DA AVIAÇÃO CIVIL
21-25 DE NOVEMBRO DE 2011, LUANDA, ANGOLA

IE 6182

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

P. O. Box 3243, Addis Ababa, ETHIOPIA Tel.: (251-11) 5525849 Fax: (251-11) 5525855
Website: www.africa-union.org

**SEGUNDA SESSÃO DA CONFERÊNCIA DOS MINISTROS DA UNIÃO
AFRICANA RESPONSÁVEIS PELO TRANSPORTE
21 – 25 DE NOVEMBRO DE 2011
LUANDA, ANGOLA**

AU/TPT/EXP/2A2 (II)

POLÍTICA AFRICANA DA AVIAÇÃO CIVIL

POLÍTICA AFRICANA
DA AVIAÇÃO CIVIL
ÍNDICE

<u>CAPÍTULOS</u>		<u>PÁGINAS</u>
<u>PARTE UM: DISPOSIÇÕES GERAIS</u>		
CAPÍTULO PRIMEIRO	HISTORIAL	4
CAPÍTULO DOIS	OBJECTIVOS DA AVIAÇÃO CIVIL EM ÁFRICA	14
CHAPTER TRÊS	QUADRO INSTITUCIONAL PARA A IMPLEMENTAÇÃO, REVISÃO E EMENDA DA PAFAC	16
<u>PARTE DOIS: DISPOSIÇÕES TÉCNICAS</u>		
CAPÍTULO QUATRO	QUADRO LEGISLATIVO E REGULATÓRIO DA AVIAÇÃO	23
CAPÍTULO CINCO	TRANSPORTE AÉREO	26
CAPÍTULO SEIS	DESENVOLVIMENTO E GESTÃO DE AEROPORTOS	37
CAPÍTULO SETE	SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA E METEOROLOGIA	41
CAPÍTULO OITO	PREVDÊNCIA AÉREA	47
CAPÍTULO NOVE	SEGURANÇA AÉREA	51
CAPÍTULO DEZ	PROTECÇÃO AMBIENTAL	54
CAPÍTULO ONZE	DESENVOLVIMENTO DE RECURSOS HUMANOS	58
CAPÍTULO DOZE	FINANCIAMEMNT0 DA AVIAÇÃO	61
<u>PARTE TRÊS: OUTRAS DISPOSIÇÕES</u>		
CAPÍTULO TREZE	SISTEMA DO TRANSPORTE INTERMODAL	65
CAPÍTULO CATORZE	LIGAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL COM OUTROS SECTORES SÓCIO-ECONÓMICOS	67
APÊNDICES		72

Parte Um

Disposições Gerais

CAPÍTULO PRIMEIRO

1.0 HISTORIAL

1.1. EVOLUÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL INTERNACIONAL

1.1.1. Terminada a Segunda Guerra Mundial, foi criada a Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO), com a assinatura da *Convenção sobre a Aviação Civil Internacional* (a Convenção de Chicago), a 7 de Dezembro de 1944. A ICAO, hoje uma agência especializada das Nações Unidas, tem como objectivo promover o desenvolvimento de uma aviação internacional segura, regular, eficiente e económica. A ICAO emite Padrões e Práticas Recomendadas (SARPs) para a regulação da indústria que os Estados signatários são obrigados a implementar. Quase todos os Estados Africanos são signatários à ICAO.

1.1.2. Para além dos SARPs, existem outros Instrumentos internacionais da Lei do Espaço, nomeadamente Convenções, Tratados e Protocolos adoptados na área da aviação civil que devem ser ratificados, domesticados e observados pelos Estados Contratantes da ICAO. Estes estão alistados no Apêndice 2.

1.1.3. Em conformidade com o Artigo 55 da Convenção de Chicago, a ICAO estabeleceu comissões regionais tais como a Comissão Africana da Aviação Civil (CAFAC), a Comissão da Aviação Civil da América Latina (LACAC), a Comissão Árabe da Aviação Civil (ACAC) e a Conferência Europeia da Aviação Civil (ECAC). Durante a Cimeira da Organização da Unidade Africana (OUA) realizada em Kampala em 1975, a CAFAC foi adoptada como a sua Agência Especializada no domínio da aviação civil.

1.1.4. Desde a criação da ICAO, a aviação civil internacional observou um crescimento impressionante em termos de linhas aéreas e as suas redes de rota, passageiros e carga transportados, bem como recordes de segurança e qualidade de serviço. Tradicionalmente os governos é que possuíam as companhias aéreas até que nos anos 70 os EUA iniciaram a ideologia da desregulamentação para remover restrições e encorajar a concorrência na aviação civil. Na década de 1980 vários outros países abraçaram a ideia da liberalização e privatização dos serviços aéreos e do aceso aos mercados do transporte aéreo, o que atraiu a participação do sector privado com a injeção de mais capital para a indústria. A liberalização e a privatização catalisaram a emergência de mega transportadoras e alianças entre companhias aéreas, deste modo reforçando a sua capacidade de competirem favoravelmente.

1.2 DESENVOLVIMENTO E DESAFIOS DA AVIAÇÃO CIVIL EM ÁFRICA

- 1.2.1 A África é o segundo maior e segundo mais populoso continente do mundo, depois da Ásia. A África tem uma vasta massa de terra de cerca de 30.37 milhões de km² (11.7 milhões de milhas quadradas) incluindo as ilhas adjacentes. Cobre 6% da superfície total do Planeta e cerca de 20.4% da área total da terra, com cerca de um (1) bilhão de habitantes (até 2009), o que representa cerca de 14.72% da população mundial.
- 1.2.2 A África é dotada de vastos recursos naturais. Em termos de percentagem conta com 90% de cobalte, 90% de platina, 50% de ouro, 98% de romo, 70% de tantalite, 64% de manganésio e 33% de urânio, para além de vastas reservas de diamante e bauxite.
- 1.2.3 Não obstante os abundantes recursos, a grande parte dos países africanos continuam relativamente pobres e o Continente continua a registar fracas estatísticas de desenvolvimento. Ao mesmo tempo que várias razões político-económicas históricas podiam ser avançadas pelo seu desempenho insatisfatório, muito mais altos indicadores socioeconómicos podiam ser realizados se os estados africanos juntassem os seus esforços para forjarem e implementarem estratégias comuns na mobilização dos potenciais do Continente.
- 1.2.4 À semelhança de vários outros sectores em África, a aviação civil está atrasada e opera muito aquém da parte que lhe cabe no mercado internacional da aviação civil. As companhias aéreas africanas são, regra geral, sub capitalizadas; operam redes de rota estreitas e frotas pequenas e envelhecidas. São fracas e incapazes de competir com mega transportadoras mundiais. Para inverter esta tendência e facilitar o crescimento da sua aviação civil, os líderes africanos devem continuar a criar um clima favorável e propício capaz de atrair o sector privado no sentido de investir com capital na indústria. Isto sublinha a necessidade urgente de os Estados Africanos forjarem uma abordagem comum à aviação civil.
- 1.2.5 Embora ao longo da última década o transporte aéreo tenha aumentado em 6,6%, tornando a região com o crescimento mais rápido a seguir ao Médio Oriente, as cifras de tráfego absoluto permanecem relativamente baixas por causa da base pequena. Por exemplo, em 2008 a África representou apenas 3% do tráfego global. Porém, com o seu PIB que se espera crescer a uma taxa de 4,5% em 2011, comparado com a taxa média mundial de 3,7%, o potencial da África é irrefutável, mas se realizar o potencial pleno há muitos desafios por ultrapassar.
- 1.2.6 De entre os inúmeros e complexos com que a aviação civil em África se confronta, a segurança aérea é o mais crítico na maioria dos estados por causa dos ineficazes mecanismos do supervisionamento da segurança, deficiências nos sistemas de navegação aeroportuária e espacial, etc que colectivamente levam a taxas de acidentes que muitas vezes são mais

elevadas do que a média global. O problema da segurança é exacerbado pela preocupante incidência de bandeiras de conveniência, entre outras más práticas que apelam para medidas correctivas imediatas e harmonizadas.

1.2.7A África confronta-se com os desafios da segurança de aviação particularmente devido aos limitados sistemas para mitigar as novas e emergentes ameaças contra a aviação civil. Ao mesmo tempo, devem ser iniciadas medidas para minimizar o impacto do transporte aéreo sobre o meio ambiente, na medida em que padrões internacionais mais rígidos estão a ser impostos. Ademais, há uma insuficiência crescente de pessoal qualificado que é exacerbada pela atracção a outros mercados, comumente apelidado de 'fuga de cérebros' e um elevado número de gestores médios e seniores particularmente em instituições governamentais.

1.2.8 Uma análise atenta dos problemas da aviação civil em África indica a existência de similaridades em quase todos os estados, levando à conclusão de que a colaboração e coordenação poderia resultar na optimização dos recursos.

1.3 CONTRIBUIÇÃO ECONÓMICA DA AVIAÇÃO CIVIL

1.3.1 O transporte aéreo é uma indústria inovativa que forja o progresso económico e social. Conecta pessoas, países e culturas; proporciona acesso a mercados globais e gera comércio e turismo. A aviação proporciona a única rede de transporte rápido pelo mundo inteiro, o que a torna essencial para o negócio e turismo globais, deste modo facilitando o crescimento económico particularmente nos países em vias de desenvolvimento.

1.3.2 Cerca de 2.000 companhias aéreas pelo mundo operam uma frota total de 23.000 aeronaves. Servem cerca de 3.750 aeroportos através de uma rede de rota de vários milhões de quilómetros gerida por perto de 160 provedores de serviços de navegação aérea. As transportadoras aéreas movimentam mais de 2.2 biliões de passageiros por ano. Todavia, os aeroportos servem cerca de 4 biliões de passageiros anualmente, entre os quais passageiros em partida, chegada e em trânsito. O valor total de mercadorias transportadas por via aérea representa 35% de todo o comércio internacional. Neste momento, mais de 40% de turistas internacionais deslocam-se por via aérea.

1.3.4 A indústria do transporte aéreo gera directamente 5,5 milhões de empregos ao nível mundial e contribui directamente com 408 USD ao PIB global. A indústria contribui com 1.1 triliões de USD ao PIB mundial através dos seus impactos directos, indirectos e induzidos – o equivalente a 2,3% do PIB mundial.

1.3.5 Em 2008, a indústria do transporte aéreo gerou um total de 32 milhões de empregos a nível mundial, através de impactos directos, indirectos, induzidos e catalisadores. O impacto económico global da aviação

(directo, indirecto, induzido e catalítico) é estimado em 3.560 biliões de USD, o equivalente a 7.5% do Produto Interno Bruto (PIB) mundial. Relativamente à África, em 2006 a indústria do transporte aéreo gerou cerca de 430.000 empregos e contribuiu com mais de 9.2 biliões de USD ao PIB africano (impactos directos, indirectos e induzidos). Se incluídos os impactos catalíticos, o número de empregos aumenta para 3.3 milhões e o PIB para 67 biliões de USD. A nível mundial, a África representa 10% dos total dos empregos e 2% do PIB gerados pela indústria do transporte aéreo, incluindo os impactos catalíticos.

1.4 **TENDÊNCIAS GLOBAIS NA AVIAÇÃO CIVIL**

1.4.1 A liberalização e a concorrência permearam todos os aspectos da indústria da aviação e ajudaram a elevar a consciência, aumentar as expectativas e a escolha, ao mesmo tempo protegendo os direitos do consumidor. A concorrência saudável promoveu a segurança, providência, eficiência na qualidade de serviço e, até certo ponto, a protecção do meio ambiente.

1.4.2 Evidentemente, a liberalização e a privatização levaram à uma redução contínua do controlo do negócio da aviação pelo Estado. Os estados estão a limitar-se à definição de políticas, à imposição de regulamentos, à garantia da protecção do público e do consumidor, bem como à promulgação de políticas propícias e pragmáticas para facilitar uma concorrência saudável.

1.4.3 Muito mais Estados estão a colaborar entre si através do estabelecimento de parcerias regionais, inter-regionais e outras estratégicas com base em interesses económicos comuns. Isso encoraja a harmonização de regulamentos, a integração e a gestão de capitais, a mobilização de recursos, etc., o que galvaniza o crescimento da aviação civil e deste modo beneficiando as agências envolvidas e os consumidores.

1.5 **ESTRUTURA DA AVIAÇÃO CIVIL EM ÁFRICA**

1.5.1 **UNIÃO AFRICANA/GOVERNOS**

1.5.1.1 A União Africana (UA) é uma organização de Estados Africanos estabelecida para:

- Acelerar a integração política e socio-económica do Continente;
- Promover e defender posições comuns africanas nas questões de interesse para o Continente e suas populações;
- Realizar a paz e segurança em África;
- Promover instituições democráticas, a boa governação e direitos humanos.

1.5.1.2 A UA é responsável pela formulação de políticas para a indústria da aviação em África. A Assembleia da UA, constituída por todos os Chefes

de Estado e de Governo dos Estados Membros, é o mais alto órgão de tomada de decisão da UA.

- 1.5.1.3 O Conselho de Ministros é constituído pelos Ministros responsáveis pela Aviação Civil e é responsável pela recomendação de importantes decisões de política à intenção da Cimeira da UA.
- 1.5.1.4 A Comissão Africana da Aviação Civil (CAFAC) é a Agência Especializada da UA, responsável pela coordenação das actividades de aviação em África e é também a Agência Executora da Decisão de Yamoussoukro (DY).
- 1.5.1.5 As Comunidades Económicas Regionais (CERs) reúnem países das mesmas sub-regiões, para a integração económica. Presentemente existem oito CERs reconhecidas pela UA, cada uma delas estabelecida ao abrigo de tratados regionais separados e são as seguintes:
- União Magrebina Árabe (UMA)
 - Mercado Comum dos Estados da África Oriental e Austral (COMESA)
 - Comunidade dos Estados Sahelo-Saarianos (CEN-SAD)
 - Comunidade da África Oriental (EAC)
 - Comunidade Económica dos Estados da África Central (CEEAC)
 - Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental (CEDEAO)
 - Autoridade Intergovernamental para o Desenvolvimento (IGAD)
 - Comunidade de Desenvolvimento da África Austral (SADC)
- 1.5.1.6 A composição de várias CERs sobrepõe-se e isso cria desafios de coordenação e harmonização. Todavia, as CERs têm desempenhado um papel chave na implementação de importantes decisões sobre a aviação civil, incluindo a DY.
- 1.5.2 **REGULADORES**
- 1.5.2.1 As Autoridades da Aviação Civil (AACs-CAAs) são investidas com a responsabilidade regulatória e de supervisionamento da indústria da aviação. As AACs garantem o cumprimento das políticas nacionais e SARPs da ICAO, pela indústria.
- 1.5.2.2 Alguns Estados mobilizaram os seus recursos para formarem Organizações Regionais de Supervisionamento de Segurança (ORSSs-RSOOs) por forma a reforçarem as suas capacidades regulatórias e de supervisionamento, tais como a Agência de Supervisionamento de Segurança e Previdência da Aviação Civil da EAC (CASSOA) e a Organização do Supervisionamento da Segurança de Aviação do Grupo do Acordo de Banjul (BAGASOO).
- 1.5.3 **COMPANHIAS AÉREAS**

1.5.3.1 Companhias aéreas em África são grandes accionistas na indústria da aviação e estão empenhadas no proporcionamento de serviços aéreos programados e não programados tanto dentro, como fora do Continente.

1.5.3.2 Muitas Companhias Aéreas são membros da Associação das Linhas Aéreas Africanas (AFRAA), uma associação responsável pela protecção das companhias aéreas membros. A AFRAA trabalha em colaboração estreita com a Associação Internacional do Transporte Aéreo (IATA), uma associação internacional de linhas aéreas, cuja missão é de representar, liderar e servir a indústria global das companhias aéreas.

1.5.4 **AEROPORTOS**

1.5.4.1 As Autoridades Aeroportuárias em África são responsáveis pelo desenvolvimento e a gestão dos aeroportos. Muitas das autoridades aeroportuárias são membros do Conselho Internacional dos Aeroportos (ACI África), uma ala do ACI que é uma organização não profícua, cujo objectivo é o de fazer avançar os interesses dos aeroportos e promover excelência na gestão e nas operações dos aeroportos.

1.5.5 **PROVEDORES DE SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA**

1.5.5.1 Agências do Espaço Aéreo são responsáveis pela provisão de serviços de navegação aérea (SNA-ANS) e suas facilidades (en-route e aeroportos), serviços de tráfego aéreo, Serviços de Informação Aeronáutica (SAI-AIS) e, em alguns casos, coordenação de busca e resgate aeronáuticas. Em muitos dos países, esses serviços são proporcionados por departamentos dentro das Autoridades da Aviação Civil.

1.5.5.2 Alguns Estados formaram grupos para a prestação conjunta de serviços de navegação aérea tais como a Agência para a Segurança da Navegação Aérea em África e Madagáscar (ASECNA), sedeadada em Dacar, com a participação de 17 países e Roberts FIR proporcionando serviços à Guiné, Libéria e Serra Leoa.

1.5.5.3 Agências do Espaço Aéreo são membros da Organização dos Serviços de Navegação Aérea Civil (CANSO), uma associação mundial que representa os interesses de Provedores de ANS pelo mundo inteiro.

1.5.6 **OUTROS ACTORES**

1.5.6.1 Outros actores incluem Organizações de Formação na Aviação, Organizações de Manutenção de Aeronaves, companhias de manuseamento em terra, empresas de hotelaria, companhias de leasing, etc.

1.5.6.2 Várias Associações Profissionais também desempenham um importante papel no desenvolvimento da indústria em África. Estas incluem a

Federação Internacional da Associação de Pilotos (IFALPA), a Federação Internacional da Associação de Controladores do Tráfego Aéreo (IFATCA) e a Federação Internacional da Associação dos Engenheiros dos Serviços do Tráfego Aéreo (IFATSEA), etc.

1.5.7 PARTICIPAÇÃO DO SECTOR PRIVADO

1.5.7.1 Com o surgimento da liberalização e o incremento de exigências nos recursos dos governos de outros sectores mais sensíveis das economias nacionais e serviços sociais, juntamente com enormes requisitos de fundos para a infra-estrutura da aviação, o envolvimento do sector privado na indústria da aviação tornou-se inevitável. Para além do investimento em capital, o sector privado contribui com conhecimento especializado para a indústria.

1.5.7.2 O envolvimento do sector privado pode ser na forma de Parcerias Público-Privadas (PPP), comercialização plena, corporalização, concessionário, privatização, etc.

1.6 INTEGRAÇÃO AFRICANA

1.6.1 A unidade que se deseja destina-se também a promover cooperação em todos os domínios de empreendimento humano com vista a elevar a qualidade de vida das populações africanas, manter e reforçar a estabilidade económica, forjar relações estreitas e pacíficas entre Estados Membros e contribuir ao progresso, ao desenvolvimento, à integração económica do Continente e, por último, harmonizar políticas no seio das existentes CERs e outros agrupamentos económicos.

1.6.2 Agrupamentos económicos regionais proporcionaram boas plataformas para esforços cooperativos na solução de desafios de segurança em África. Estes incluem a implementação dos Programas de Segurança Operacional Cooperativa e Desenvolvimento Utilitário Contínuo (COSCAPs) da Comunidade Económica e Monetária da África Central (CEMAC), União Económica e Monetária da África Ocidental (UEMOA), SADC, o Grupo do Acordo de Banjul, Projectos de Segurança Aérea da EAC e o Projecto da Comunicação, Navegação e Vigilância/Gestão do Tráfego Aéreo da COMESA (CNS/ATM).

1.7 INICIATIVAS DA AVIAÇÃO CIVIL EM ÁFRICA

1.7.1 Têm havido algumas iniciativas conjuntas da aviação em África, embora a sua implementação tenha sido mínima. Algumas das iniciativas recentes e em curso são a seguir discutidas.

1.7.2A Declaração de Yamoussoukro sobre uma nova Política Africana do Transporte Aéreo, de 1988, tinha como objectivo uma amalgamação progressiva de companhias aéreas africanas em entidades maiores, mais eficientes e competitivas através de actividades e operações conjuntas.

1.7.3A Decisão de Yamoussoukro (DY) relativa à implementação da Declaração de Yamoussoukro através da Liberalização do Acesso aos Mercados do Transporte Aéreo, cujo objectivo era o de harmonizar as políticas do transporte aéreo e o livre intercâmbio dos direitos de tráfego no mercado intra-africano.

1.7.4Várias Resoluções, Declarações e Planos de Acção foram adoptados por diversas conferências de Ministros Africanos da Aviação Civil, entre eles:-

- Sun City, África do Sul, 2005; seguimento à implementação da DY;
- Libreville, Gabão, 2006; Adopção do Plano de Acção de Libreville que estabelece metas para taxas de acidentes e que considerou uma política externa africana para negociações com partes terceiras;
- A Declaração de Adis Abeba, de 2007, sobre a segurança da aviação civil em África; e
- A Declaração Conjunta de Abuja, de 2010, e um Roteiro para enfrentar a nova ameaça emergente à aviação civil adoptados através de colaboração entre a UA, a CAFAC, a ICAO e outros Estados Membros não africanos da ICAO.

1.7.5Declarações de Almadies (Senegal) e de Gauteng (África do Sul) adoptadas por Provedores de Serviços de Tráfego Aéreo Africanos para colaboração nas operações CNS/ATM, incluindo o Espaço Aéreo Único (Single Sky).

1.7.6Houve também outras iniciativas concebidas para, e implementadas em África por outros Estados e organizações, tais como o Plano de Implementação Compreensivo Regional Africano da ICAO e COSCAPs, IOSA e ASET da IATA, o Projecto do Banco Mundial para o Transporte Aéreo Sustentável em África, a Iniciativa Americana do Espaço Aéreo Seguro para a África, a EU, etc.

1.7.7 **Plano ICAO AFI**

1.7.7.1 O Plano de Implementação Regional Exaustivo para a Segurança da Aviação em África (Plano AFI) foi adoptado quando da 36 Assembleia da ICAO para fazer face às deficiências da segurança da aviação em África. O Plano AFI está a ser implementado através de três áreas de enfoque:

1. Permitir os Estados estabelecerem e manterem sistemas efectivos e sustentáveis de supervisão de segurança;
2. Assistir Estados a resolverem deficiências identificadas dentro de um período de tempo razoável; e
3. Reforçar a cultura de segurança da aviação dos provedores de serviços de aviação africanos.

1.7.7.2 A implementação do Plano AFI foi integrada no programa de actividades da ICAO e seus Escritórios Regionais da África

1.8 NECESSIDADE DE UMA POLÍTICA COMUM AFRICANA DA AVIAÇÃO CIVIL

1.8.1 Apesar das inúmeras iniciativas e dos bons esforços exercidos para melhorar a aviação civil em África, o sucesso geral tem sido demasiado pouco e demasiado lento principalmente devido à falta de vontade política, para além de constrangimentos institucionais e de procedimento. Regra geral, as iniciativas não são bem coordenadas e normalmente têm perspectivas e objectivos divergentes, o que apresenta concomitantes desafios de implementação a ultrapassar. Para se formular políticas bem pensadas e possíveis de implementar é necessário que haja um quadro de política coerente que, entre outros, delineie e solicite o necessário compromisso político.

1.8.2 Por conseguinte, a África deve dotar-se de uma Política Comum Africana da Aviação Civil (AFCAP) que proporcione um quadro e uma plataforma para a formulação, a colaboração e a integração de iniciativas/programas nacionais e multinacionais nos vários aspectos da aviação civil.

1.8.3 A AFCAP deve ser um documento-quadro prospectivo que contemple e consolide o compromisso político dos estados africanos para junto trabalharem através de roteiros acordados, a fim de posicionar o transporte aéreo africano na economia global. A Política deve prever a devida autonomização dos organismos técnicos nacionais e regionais para lhes permitir levar a cabo as suas responsabilidades de forma eficaz.

1.8.4 Formuladores de políticas nacionais usarão a AFCAP como um guião para o desenvolvimento de políticas nacionais e regionais, deste modo forjando a harmonização. Ajudará a África a responder às problemáticas da globalização forjando uma mudança de paradigma de um mercado nacional para um mercado regional comum; de operações inter-estados para intra-africanas; de concorrência regional para concorrência global.

1.8.5 O documento de política deverá, entre outros, abordar as seguintes questões :

- a. A visão e os objectivos estratégicos da aviação civil africana;
- b. Metas específicas para fazer com que a África esteja ao mesmo nível que o resto do mundo, particularmente na segurança, no tráfego aéreo e nas estatísticas económicas;

- c. Objectivos, declarações de política e estratégias comuns para a gestão dos vários aspectos da aviação civil :- segurança, previdência, gestão do espaço aéreo, transporte aéreo, etc.;
- d. Ligação com outros sectores socioeconómicos, nomeadamente o turismo e comércio a fim de reforçar a demanda pelo transporte aéreo;
- e. Abordagem comum a relações exteriores e operações estrangeiras;
- f. Procedimento para uma revisão e monitoria periódica da implementação das políticas e a adopção de regulamentos e de Planos de Acção julgados necessários; e
- g. Delegação de autoridade dos Chefes de Governo à Conferência de Ministros, à Comissão da União Africana, à CAFAC, etc., como apropriado.

CAPÍTULO DOIS OBJECTIVOS DA AVIAÇÃO CIVIL EM ÁFRICA

2.0 PREÂMBULO

- 2.0.1 A Indústria do Transporte Aéreo passou a ser estrategicamente importante para a África. Isto porque em grande medida a África depende do transporte aéreo para conectar pessoas no seu vasto e complicado território, bem como com o resto do mundo. Consequentemente, uma Indústria de Aviação segura, saudável e eficiente é crucial para o apoio às actividades de negócio, comerciais, turísticas, culturais e sociais que contribuem significativamente ao crescimento e prosperidade económica da África.
- 2.0.2 O papel fundamental da UA, da CAFAC e dos Estados Membros na aviação civil é o de proporcionar um clima favorável ao crescimento da indústria e operações seguras através:
 - da adopção de políticas que encorajem um crescimento dinâmico;
 - do reforço do supervisionamento da segurança através de mecanismos cooperativos e colaborativos;
 - da gestão prudente da segurança dos aeroportos e da aviação;
 - da gestão eficiente dos espaços aéreos;
 - do desenvolvimento de recursos humanos;
 - do desenvolvimento infra-estrutural; e
 - de maior participação do sector privado, etc.;

2.1 VISÃO PARA A AVIAÇÃO CIVIL AFRICANA

- 2.1.1 A visão para a Aviação Civil Africana é de:

“forjar uma indústria de aviação civil sã, segura, eficiente, económica, sustentável e ambientalmente propícia em África”

2.2 O ÍMPETO DE POLÍTICA DA AVIAÇÃO CIVIL AFRICANA

2.2.1 O desejo dos Estados Membros é de estar dotado de uma Política Comum da Aviação Civil Africana para a promoção de uma abordagem harmonizada para gerir os vários aspectos da aviação civil, nomeadamente a segurança, a previdência, a eficiência e a protecção ambiental, etc.

2.2.2 A União Africana adopta políticas capazes de forjar disposições cooperativas e colaborativas para o desenvolvimento sustentável da aviação civil no Continente.

2.2.3 Todas as Políticas da Aviação Civil dos Estados Membros e das CERs são consistentes com as disposições da AFCAP.

2.2.4 Para a realização destes objectivos, é necessário o seguinte:

(i) Os Estados Membros devem harmonizar as suas respectivas Políticas Nacionais da Aviação Civil e das Comunidades Económicas Regionais com as disposições desta Política.

(ii) A CAFAC deve estabelecer mecanismos para a revisão periódica desta Política para garantir que seja consistente e que responda aos desenvolvimentos contemporâneos da indústria.

(iii) A CAFAC deve estabelecer o fórum necessário para facilitar um intercâmbio regular de ideias e experiências a fim de cultivar e reforçar o relacionamento e a interacção entre a CAFAC, as CERs, as RSOOs e outros actores.

2.3 OBJECTIVOS ESTRATÉGICOS

2.3.1 Os objectivos estratégicos da Aviação Civil em África são os seguintes:

- A. Forjar um desenvolvimento sustentável do transporte aéreo em África;
- B. Reforçar a segurança da aviação civil em África;
- C. Reforçar a previdência da aviação civil em África;
- D. Garantir o desenvolvimento sustentável de recursos humanos para a aviação civil; e
- E. Reforçar o estado de direito na aviação Africana.

2.4 ÁREAS E INDICADORES DE DESEMPENHO CHAVES

2.4.1 Os indicadores de desempenho-chave para a aviação civil africana são os seguintes:

2.4.1.1 Indicadores do Desempenho da Segurança:

- 1. Número de acidentes e incidentes de maior;

2. Número de fatalidades;
3. Taxa de acidentes na Região AFI em comparação com a média global;
4. Nível de Maturidade na Gestão da Segurança; e
5. Capacidades de supervisionamento das autoridades da aviação civil.

2.4.1.2 Indicadores do Desempenho do Tráfego Aéreo:

1. Movimento de aeronaves – chegadas e partidas
2. Tráfego de passageiros e carga
3. Parte no Mercado internacional
4. Factor de fardo médio para transportadoras aéreas africanas
5. Cidades pares africanas

2.5 METAS E ESTRATÉGIAS

2.5.1 Com base áreas e indicadores-chave desempenho chave, a CAFAC, em colaboração com Estados, estabelecem periodicamente metas verificáveis a serem realizadas pela aviação civil africana. Essas metas deverão ser incluídas nos programas a ser anexados à esta Política.

2.5.2 A CAFAC monitora, revê e submete relatórios sobre a realização das metas à sua plenária e ao Comité dos Ministros responsáveis pela aviação civil.

2.5.3 São adoptadas as seguintes estratégias:

- (i) O reforço das capacidades regulatórias e de supervisionamento dos Estados Membros através da criação de CAAs autónomas efectivas e/ou o estabelecimento de RSOOs;
- (ii) O desenvolvimento, a formação e a retenção de pessoal da aviação qualificado;
- (iii) O reforço de provedores de serviço e de transportadoras aéreas através da criação de um clima propício; e
- (iv) O reforço e a autonomização da CAFAC a fim de permiti-la assistir os Estados a observarem os SARPs da ICAO e imporem a implementação plena desta Política, da DY e de quaisquer outras resoluções adoptadas pela UA.

2.6 PRINCÍPIOS-CHAVE

2.6.1 Os princípios-chave que se seguem são subjacentes à Política Africana da Aviação Civil na orientação do desenvolvimento, da gestão e das operações da Indústria Africana da Aviação:

2.6.1.1 A segurança e a previdência da aviação ocupam a primeira prioridade;

2.6.1.1.1 A segurança e a previdência da aviação constituem a espinha dorsal sob a qual o êxito da indústria da aviação depende e, por conseguinte, merece a mais alta prioridade.

2.6.1.2 A liberalização da indústria africana do transporte aéreo deve ser progressivamente prosseguida.

2.6.1.2.1 A liberalização dos serviços aéreos em África será firme e continuamente prosseguida dado o seu potencial para reforçar a capacidade, a conectividade, a qualidade e a escolha de serviços, bem como encorajar tarifas competitivas. A coordenação de rotas entre as companhias aéreas africanas pode responder à falta de conectividade em rotas economicamente pouco importantes.

2.6.1.3 Necessidade de harmonização, coordenação e cooperação

2.6.1.3.1 Pela sua natureza internacional, a aviação deve ser coordenada a fim de se reforçar a sua eficiência, segurança, previdência e regularidade. A cooperação regional é indispensável como um meio para promover a harmonização das políticas, dos regulamentos e dos procedimentos da aviação; a optimização dos escassos recursos; e a integração dos sistemas da aviação.

2.6.1.4 Necessidade da regeneração da aviação

2.6.1.4.1 Uma considerável proporção das receitas geradas pela aviação deve ser revertida para a indústria a fim de assegurar a sua regeneração e o seu crescimento. Por outro lado, devem ser prosseguidas todas as opções financeiras, incluindo o financiamento pelo Estado, Parcerias Público-Privadas e a assistência ao desenvolvimento para o financiamento adequado do supervisionamento da segurança, a provisão infra-estrutural, o desenvolvimento de recursos humanos, a capitalização de companhias aéreas, entre outros aspectos.

2.6.1.5 Reciprocidade nas relações internacionais

2.6.1.5.1 Na conduta das relações internacionais na aviação civil, o intercâmbio das oportunidades, das obrigações, dos direitos e dos privilégios deve ser numa base recíproca e tal como norteado pela União Africana.

2.6.1.6 O recurso humano é chave para a eficiência, a segurança, a previdência e a regularidade da aviação

2.6.1.6.1 O recurso humano é mais importante capital para qualquer nação, sector ou empresa. Na aviação, o recurso humano é particularmente crítico para a realização da eficiência, da segurança, da previdência e da regularidade e, com efeito, merece a devida atenção. A formação e a reciclagem de profissionais em qualidade e quantidade a fim de fazer face aos desafios da indústria da aviação

deverá ser permanentemente prosseguida e deverá ser garantida a sua retenção na aviação africana.

2.6.1.7 Necessidade da protecção do meio ambiente

2.6.1.7.1 A aviação contribui à degradação do meio ambiente e, por conseguinte, os Estados africanos devem contribuir à sua protecção nos termos das directrizes da ICAO.

2.6.1.8 A ICAO é a primeira fonte de directrizes sobre o estabelecimento de quadros regulatórios e institucionais regionais e nacionais da aviação.

2.6.1.8.1 Todas as leis, os regulamentos e as práticas são baseadas na Convenção de Chicago, nos instrumentos da lei do espaço e nas directrizes emitidas pela ICAO.

2.6.1.9 A necessidade do reforço de sinergias sectoriais e a integração intermodal.

2.6.1.9.1 É necessário que se estabeleçam sinergias entre o transporte aéreo e outros sectores tais como o comércio, o turismo a energia, etc. É também necessário um sistema intermodal integrado para a circulação harmoniosa de passageiros e carga.

2.6.1.10 Necessidade de consultas regulares com actores

2.6.1.11 A harmoniosa implementação da Política Regional Africana da Aviação requer consultas regulares entre os actores-chave, essencialmente a Comissão da UA (enquanto locomotor de políticas), a CAFAC (enquanto executora de políticas), os Estados Membros (dada a sua responsabilidade primária no supervisionamento da segurança e previdência) e agrupamentos económicos regionais (na sua qualidade de coordenadores regionais), bem como os sectores do comércio e turismo (enquanto beneficiários do transporte aéreo). As consultas com os actores devem ser aos níveis nacional e regional, tal como apropriado.

CAPÍTULO TRÊS **QUADRO INSTITUCIONAL PARA A IMPLEMENTAÇÃO,** **REVISÃO E EMENDA DA AFCAP**

3.0 A AFCAP é um documento-quadro de política conciso e prospectivo, que forma a base dos programas, planos de acção e regras comuns, regulamentos e directrizes regionais africanas.

3.1 As instituições que se seguem são intervenientes na implementação da AFCAP.

3.1.1 CIMEIRA DOS CHEFES DE ESTADO E DE GOVERNO

3.1.1.1 A Cimeira dos Chefes de Estado e de Governo da União Africana detém a mais alta autoridade política para a adopção da AFCAP, após recomendação do Comité de Ministros responsáveis pela Aviação Civil.

3.1.2 COMITÉ DE MINISTROS

3.1.2.1 O Comité de Ministros aprova a AFCAP e adopta emendas à mesma. O Comité examina relatórios obre a implementação da AFCAP durante as suas sessões ordinárias. O Comité garante ainda a revisão plena da AFCAP pelo menos uma vez de 10 em 10anos. Os Planos de Acção adoptados pelos Ministros são em conformidade com a AFCAP.

3.1.3 COMISSÃO DA UNIÃO AFRICANA

3.1.3.1 A CUA tem uma responsabilidade funcional de aconselhar o Comité de Ministros relativamente ao desenvolvimento, à revisão e à emenda da AFCAP, com a assessoria técnica da CAFAC. É responsabilidade da CUA garantir que haja harmonia entre a AFCAP e os Actos Constitutivos e outras políticas adoptadas pela UA, as CERs e os Estados Membros. A UA deverá também garantir que outros sectores económicos não adoptem políticas que tenham um efeito detrimental sobre o crescimento da aviação civil.

3.1.5 COMISSÃO AFRICANA DA AVIAÇÃO CIVIL (CAFAC)

3.1.5.1 A CAFAC, como agência especializada da UA, serve de assessor técnico junto da CUA e do Comité de Ministros em todas as questões relacionadas à implementação e à revisão da AFCAP. Neste sentido, a CAFAC coordena com Estados, as CERs e outros grupos de actores, e submete relatórios regulares sobre o estado de implementação da AFCAP ao Comité de Ministros e à Plenária da CAFAC. Os Programas de Trabalho, os Planos de Acção e Regulamentos Harmonizados devem ser em conformidade com a AFCAP.

3.1.6 MEMBER STATES

3.1.6.1 Os Estados Membros garantem a implementação da AFCAP ao nível nacional e nas suas actividades bilaterais e multilaterais na aviação civil. A AFCAP serve de guião para os Estados Membros no desenvolvimento de políticas nacionais da aviação civil. Por conseguinte, os Estados revêm as suas políticas existentes e formulam políticas futuras em conformidade com as disposições da AFCAP.

3.1.7 COMUNIDADES ECONÓMICAS REGIONAIS (CERs)

3.1.7.1 As CERs coordenam a implementação da AFCAP dentro das suas regiões. A AFCAP deve servir de um guião para as CERs que desejem adoptar políticas nacionais na aviação civil. Por conseguinte, as CERs as suas existentes e futuras políticas, planos de acção e regulamentos no

domínio da aviação civil para garantir que estejam em conformidade com a AFCAP.

3.1.8 OUTROS ORGANISMOS REGIONAIS

3.1.8.1 A proliferação de organizações regionais no domínio da aviação civil deve ser desencorajada e, tanto quanto possível, a CAFAC deve ser capacitada como a agência responsável por todas as questões técnicas na aviação civil. Todavia, onde outros organismos nacionais como a NEPAD/NPCA e a CENUA estão envolvidos nas questões da aviação civil, as suas actividades devem ser coordenadas pela CAFAC para se evitar a sobreposição e a confusão. Essas actividades devem estar em conformidade com a AFCAP.

3.1.9 PROVEDORES DE SERVIÇOS DA AVIAÇÃO CIVIL

3.1.9.1 Todos os provedores de serviços da aviação civil promovem a efectiva implementação da AFCAP nas suas respectivas áreas de actividade e garantem a observação do espírito da AFCAP.

3.1.9.2 COMPANHIAS AÉREAS

3.1.9.2.1 A Associação Africana das Companhias Aéreas (FRAA) coordena as actividades das Companhias Aéreas Africanas a respeito da AFCAP e serve de sua porta-voz em volta dos seus interesses, seus pareceres e desafios na implementação da AFCAP.

3.1.10 AEROPORTOS

3.1.10.1 Os Operadores de Aeroportos Africanos são encorajados a se juntarem sob uma organização (Associação) de tutela panafricana para fazer avançar os interesses dos Operadores dos Aeroportos e facilitar a implementação harmonizada da AFCAP. Enquanto isso, os aeroportos podem coordenar as suas actividades regionais através da ACI-África.

3.1.11 PROVEDORES DE SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA (ANSPS)

3.1.11.1 Os ANSPs são encorajados a se juntarem numa organização/associação de tutela encarregue de coordenar os seus pareceres e interesses, e forjar a implementação harmonizada da AFCAP. Enquanto isso, os ANSPs podem coordenar as suas actividades regionais através da CANSO-África.

3.2 REVISÃO E EMENDA DA AFCAP

3.2.1 A aviação é uma indústria internacional altamente complexa e competitiva. Daí que a AFCAP não foi concebida para ser um documento estático. Muitos desenvolvimentos importantes carecerão de revisão e emenda periódicas da AFCAP. Os seguintes desenvolvimentos poderão carecer da emenda da AFCAP:

- a) Desenvolvimentos políticos e novas políticas adoptadas pela União Africana e que tenham um impacto sobre a aviação civil;
- b) Novos desenvolvimentos na aviação civil internacional que tenham um impacto na aviação civil africana;
- c) Novas políticas adoptadas pela ICAO e outras organizações internacionais às quais estados africanos são parte;
- d) Quando é identificada a necessidade para políticas mais detalhadas tendentes a orientar os estados, regular ou delinear competências em aspectos específicos da aviação civil;
- e) Quando é identificada uma necessidade para o estabelecimento de quaisquer novas agências regionais no domínio da aviação civil; e
- f) Revisões periódicas exaustivas para incorporar decisões, resoluções e outras políticas adoptadas pelo Comité de Ministros.

3.3 PROCEDIMENTO PARA A REVISÃO E A EMENDA DA AFCAP

- 3.3.1 Uma revisão e/ou emenda da AFCAP pode ser feita por instrução do Comité de Ministros após recomendação da CUA e/ou da CAFAC.
- 3.3.2 Os estados e as CERs podem solicitar uma revisão da Política. A CUA e a CAFAC proporcionam assessoria a respeito dessas solicitações.
- 3.3.3 Outros actores na aviação podem propor emendas à AFCAP. Todavia, essas propostas são consideradas pela CAFAC que fornece uma assessoria técnica sobre as propostas de emenda.

3.4 PERÍODO PARA A REVISÃO EXAUSTIVA E A EMENDA DA AFCAP

- 3.4.1 Uma revisão exaustiva da AFCAP tem lugar pelo menos uma vez de dez em dez anos.

Parte Dois **Disposições Técnicas**

CAPÍTULO QUATRO **LEGISLAÇÃO E QUADRO REGULATÓRIO DA AVIAÇÃO**

4.0 PREÂMBULO

- 4.0.1 A Convenção de Chicago e os seus anexos constituem a lei fundamental internacional do espaço aéreo que regula a conduta da aviação civil internacional. Para além disso, outros instrumentos tais como

Convenções e Protocolos foram concluídos para áreas específicas como sejam a Segurança da Aviação, o passageiro e responsabilidades de partes terceiras, etc.

4.0.2 Ao nível nacional, todo o Estado Membro da ICAO é suposto promulgar a sua legislação básica da aviação que autonomize a conduta e o supervisionamento das actividades da aviação civil no seu território. Esta lei exaustiva e efectiva deve ser consistente com o clima e a complexidade da actividade da aviação do Estado e observar os requisitos contidos na Convenção de Chicago. Os Estados Membros deverão também domesticar outros instrumentos internacionais da legislação aérea aos quais são parte.

4.0.3 Os Estados adoptam também regulamentos adequados para abordar, ao mínimo, os requisitos nacionais decorrentes da legislação básica da aviação e que prevêm procedimentos operacionais, equipamento e infra-estruturas padronizadas, incluindo a gestão da segurança e sistemas de formação, bem como a aplicação de mecanismos, em conformidade com os SARPs da ICAO. No geral, estes Regulamentos cobrem todas as instruções, regras, edições, directivas, e séries de leis, requisitos, políticas e ordens.

4.1 LEGISLAÇÃO

4.1.1 OBJECTIVO

4.1.1.1 Os Estados Membros têm como objectivo estabelecer Legislações Fundamentais da Aviação promulgadas pelos seus respectivos Parlamentos e consistentes com as leis, regras e regulamentos internacionais da aviação.

4.1.2 DECLARAÇÃO DE POLÍTICA

4.1.2.1 Os Estados Membros detêm poderes para formular códigos de Regulamentos de Navegação Aérea e os respectivos CAAs detêm os poderes para desenvolver, emitir e rever regulamentos e regras operacionais consistentes com o código dos Regulamentos de Navegação Aérea que deve estar em conformidade com as Legislações de Aviação Fundamentais dos Estados.

4.1.3 ESTRATÉGIAS

4.1.3.1 Para realizar o seu objectivo, deve observar-se o seguinte:

- (i) Todas as existentes Legislações da Aviação Civil nos Estados Membros são revistas e emendadas de modo a incorporarem os actuais SARPs da ICAO;

- (ii) Os Estados Membros ratificam todos os instrumentos internacionais da legislação do espaço aéreo sobre a Aviação e incorporam as suas disposições nas Leis Nacionais;
- (iii) Os Estados Membros autonomizam os seus CAAs de modo a implementarem e aplicarem todas as convenções, protocolos e resoluções internacionais;
- (iv) Os Estados Membros garantem que todas as legislações da sua Indústria da Aviação sejam revistas e revisadas para se conformarem a esta Política;
- (v) Os Estados Membros garantem a implementação atempada das resoluções da UA e da CAFAC.

4.2 **QUADRO REGULATÓRIO**

4.2.1 **OBJECTIVO**

- 4.2.1.1 O objectivo dos Estados Membros é o de estabelecer e/ou reforçar um efectivo sistema regulatório da aviação civil.

4.2.2 **DECLARAÇÃO DE POLÍTICA**

- 4.2.2.1 Os Estados Membros estabelecem sistemas de supervisionamento regulatório efectivos e sustentáveis.

4.2.3 **ESTRATÉGIAS**

- 4.2.3.1 Para realizar o objectivo acima, o seguinte deve ser observado:

- (i) Os Estados Membros estabelecem CAAs autónomos com plenos poderes regulatórios para a aplicação e o supervisionamento da Indústria, sem quaisquer interferências;
- (ii) Os Estados Membros garantem o financiamento adequado dos CAAs;
- (iii) A CAFAC trabalha com, e apoia os Estados Membros no estabelecimento de Autoridades da Aviação Civil autónomas;
- (iv) Os Estados Membros adoptam formas colaborativas de Organizações Regionais de Supervisionamento da Segurança a fim de reforçar as suas capacidades de supervisionamento através da optimização de recursos;
- (v) Todas as Resoluções, Regras e Regulamentos harmonizados são adoptados pelos Estados Membros e as CERs para implementação efectiva.

CAPÍTULO CINCO

QUESTÕES DO TRANSPORTE AÉREO

5.0 PREÂMBULO

5.0.1 Ao nível global, transporte aéreo transformou-se na força motriz para o desenvolvimento e o crescimento económicos sustentáveis. Isso é feito através do comércio e turismo, a geração de oportunidades de emprego, a melhoria da qualidade de vida, o alívio da pobreza e o incremento na geração de receitas. Muitas vezes o transporte aéreo é o único meio de transporte de/para zonas remotas, e promove a inclusão social conectando os que vivem nessas comunidades ao resto do seu país.

5.0.2 A tendência pelo mundo inteiro é a da liberalização do negócio e dos serviços do transporte aéreo. A liberalização tem como finalidade reduzir, e eventualmente eliminar, restrições desnecessárias a fim de permitir a intervenção de mais actores na indústria e o acesso livre a mercados. A remoção de restrições cria um clima propício para alianças e/ou fusões entre provedores de serviços, reforça a inter-conectividade de voos, deste modo dando aos utentes mais escolha e encorajando o uso dos serviços aéreos.

5.0.3 Em África, com o advento da Decisão de Yamoussoukro em 1999, verifica-se maior liberalização no acesso aos mercados do transporte aéreo, na harmonização das políticas do transporte aéreo e no livre intercâmbio dos direitos de tráfego.

5.1 LIBERALIZAÇÃO DA INDÚSTRIA DO TRANSPORTE AÉREO

5.1.1 OBJECTIVOS

5.1.1.1 Os Estados Membros têm como objectivo desenvolver uma indústria do transporte aéreo liberalizada e competitiva que responda prontamente às exigências do mercado, aos desenvolvimentos tecnológicos e às tendências globais; e também estabelecer um mercado comum africano do transporte aéreo através da implementação plena da Decisão de Yamoussoukro.

5.1.2 DECLARAÇÃO DE POLÍTICA

5.1.2.1 Existe um Mercado comum liberalizado e competitivo do transporte aéreo em África.

5.1.3 ESTRATÉGIAS

5.1.3.1 Para realizar os objectivos acima, o seguinte é observado:

- (i) Os Estados Membros garantem a implementação plena da Decisão de Yamoussoukro;
- (ii) A CAFAC, enquanto Agência Executora da Decisão de Yamoussoukro, trabalha com os Estados Membros e as Comunidades Económicas Regionais para garantir a implementação plena da DY;

- (iii) Os Estados Membros garantem que todas as Políticas do Transporte Aéreo sejam consistentes com a Decisão de Yamoussoukro;
- (iv) Os Estados Membros removem e/ou relaxam todas as barreiras tais como a migração, alfândegas, etc. para livre circulação de pessoas e bens no Continente;
- (v) Os Estados Membros encorajam cooperação entre companhias aéreas africanas;
- (vi) Os Estados Membros encorajam investimentos, parcerias e a participação plena do sector privado na Indústria do Transporte Aéreo;
- (vii) Os Estados Membros garantem o desenvolvimento infra-estrutural para fazer face ao crescimento do tráfego corrente e futuro; e
- (viii) As taxas e tarifas entre os Estados Membros são liberalizadas. As respectivas Autoridades da Aviação Civil garantem que as companhias aéreas não se engajem em práticas anti-confiança (anti-trust) e predatórias.

5.2 ACORDOS DDE SERVIÇOS AÉREOS

5.2.1 OBJECTIVO

- 5.2.1.1 Os objectivos dos Estados Membros é de serem participantes activos no transporte aéreo internacional e serviços aliados.

5.2.2 DECLARAÇÃO DE POLÍTICA

- 5.2.2.1 A negociação de acordos nos serviços aéreos com países terceiros é largamente norteadada por considerações económicas e os princípios de reciprocidade que deverão garantir oportunidades justas e iguais.

5.2.3 ESTRATÉGIAS

- 5.2.3.1 Na prossecução deste objectivo, o seguinte é observado:

- (i) A negociação do Acordo nos Serviços Aéreos entre Estados Membros é em conformidade com a DY e esta AFCAP;
- (ii) A negociação do Acordo nos Serviços Aéreos com Países Terceiros é em conformidade com as Directrizes da União Africana sobre Negociações Externas;
- (iii) A fim de garantir oportunidades justas e iguais para as companhias aéreas africanas, todo o Acordo nos Serviços Aéreos assinado com Países Terceiros deve incluir a Opção 2 das Directrizes da ICAO sobre a Afectação de Parcelas que estipula que:

“Cada Parte facilita a operação dos serviços acordados pelas companhias aéreas designadas da outra parte, incluindo a concessão das necessárias parcelas de aterragem e descolagem, sob reserva das aplicáveis regras e regulamentos nacionais e

internacionais, e em conformidade com o princípio de oportunidade justa e igual, reciprocidade, não discriminação e transparência”.

“Ambas as Partes exercem todo o esforço para resolver qualquer diferendo em torno da questão das parcelas que afectem a operação dos serviços acordados, através de consultas e negociações em conformidade com as disposições do Artigo X (Consultas), ou através da disposição a resolução de diferendos do Artigo Y (Resolução de Diferendos)”.

5.3 **LICENCIAMENTO DO TRANSPORTE AÉREO**

5.3.1 **OBJECTIVO**

5.3.1.1 O objectivo dos Estados Membros na concessão de Licenças e Autorizações do Transporte Aéreo é o de promover o crescimento e a concorrência salutar, ao mesmo tempo equilibrando os interesses da indústria da aviação, dos passageiros em viagem e do Continente em geral.

5.3.2 **DECLARAÇÃO DE POLÍTICA**

5.3.2.1 Os Estados Membros apenas concedem Licenças e Autorização do Transporte Aéreo a Transportadoras Aéreas que respondam aos critérios de elegibilidade estabelecidos pela Decisão de Yamoussoukro e quaisquer outras condições que possam ser determinadas pela CAFAC.

5.3.3 **ESTRATÉGIAS**

5.3.3.1 Para realizar os objectives acima, o seguinte deve ser observado:

- (i) As companhias aéreas a ser designadas respondem aos critérios de elegibilidade estabelecidos pela Decisão de Yamoussoukro;
- (ii) A transportadora aérea possui também um Certificado de Operador Aéreo devidamente assinado em conformidade com os SARPs da ICAO;
- (iii) Um Estado Membro pode designar uma transportadora aérea de um outro Estado Membro para operar serviços aéreos em seu nome; e
- (iv) Um Estado Membro tem o direito de designar uma transportadora aérea multinacional pertencente a, e controlada por ele e/ou outros Estados Parte à DY para operar serviços aéreos em seu nome.

5.4 **CONCORRÊNCIA E PROTECÇÃO DO CONSUMIDOR**

5.4.1 **OBJECTIVOS**

5.4.1.1 Os objectives dos Estados Membros são os seguintes:

- (i) Encorajar uma concorrência justa e proteger os direitos dos consumidores, bem como reforçar a sua confiança nos serviços da aviação no Continente; e
- (ii) Criar uma plataforma igual para todos os actores na aviação a fim de garantir uma indústria africana da aviação forte e sustentável que seja competitiva num clima global e competitivo.

5.4.2 **DECLARAÇÕES DE POLÍTICA**

5.4.2.1 As Autoridades da Aviação e os provedores de serviço estabelecem unidades de serviço do consumidor para esclarecer os consumidores dos serviços da aviação quanto às suas responsabilidades e seus direitos, bem como a forma de abordar as suas reivindicações.

5.4.2.2 Todos os provedores de serviços de aviação devem evitar qualquer forma de preços predatórios e outros comportamentos anti-competitivos.

5.4.3 **ESTRATÉGIAS**

5.4.3.1 Na prossecução destes objectivos:

- (i) Os Estados Membros facilitam o estabelecimento de um Conselho dos Consumidores da Aviação, constituído por actores na Indústria, incluindo utentes;
- (ii) As Autoridades da Aviação Civil monitoram as actividades das Companhias Aéreas, das Agências de Viagem, dos Consolidadores de Carga, das Empresas de Manuseamento Terrestre e de outros provedores de serviço a fim de garantir o cumprimento dos regulamentos que regem as suas operações e a protecção dos consumidores dos seus serviços;
- (iii) A CAFAC estabelece regras apropriadas de concorrência nos serviços do Transporte Aéreo e nos mecanismos de resolução de diferendos; e
- (iv) A CAFAC garante que as regras de concorrência estabelecidas cubram adequadamente os parceiros e as companhias de países terceiros cujas actividades possam ter o efeito da distorção da concorrência.

5.5 **SEGURO**

5.5.1 **OBJECTIVO**

5.5.1.1 Os Estados Membros desejam garantir que as Transportadoras Aéreas e outros provedores de serviços de aviação estabeleçam cobertura de seguros apropriada para as suas operações.

5.5.2 **DECLARAÇÃO DE POLÍTICA**

5.5.2.1 A responsabilidade de seguro das transportadoras aéreas necessárias para o espaço, os passageiros, a tripulação, a bagagem e partes terceiras, bem como a responsabilidade de seguro para outros provedores de serviço e partes terceiras são em conformidade com os padrões e as melhores práticas internacionais.

5.5.3 **ESTRATÉGIAS**

5.5.3.1 Na prossecução deste objectivo, o seguinte será observado:

- i. Os limites da responsabilidade do passageiro, da carga e da parte terceira e a cobertura do seguro da tripulação e do pessoal das companhias aéreas, dos instrutores & formadores são regulados;
- ii. O regime da Responsabilidade do Seguro de designadas transportadoras aéreas é aplicado com base nos limites publicados da ICAO ou tal como expressamente disposto pela CAFAC.
- iii. As Transportadoras Aéreas que desejem intervir nas operações internacionais adoptam limites de responsabilidade estabelecidos pela Convenção de Montreal de 1999, tal como se segue:
 - (a) Compensação em caso de morte ou ferimento de passageiros: 100.000 Direitos de Direitos Especiais (SDR) para cada passageiro;
 - (b) Prejuízo causado por atrasos: 4.150 de SDR para cada passageiro;
 - (c) Destruição, perda, prejuízo ou atraso da chegada de bagagem: 1,000 SDR por cada passageiro; e
 - (d) Destruição, perda, prejuízo ou o atraso de carga: 17 SDR por Quilo.

NOTA: 1 SDR = 1,4 USD

- iv. Os Estados Membros adoptam limites de responsabilidade harmonizados para operações domésticas. Os limites são determinados pela CAFAC em consulta com os Estados e incluídos no programa para esta Política (AFCAP);
- v. Os provedores de serviços na Indústria da aviação, incluindo os Operadores dos Aeroportos e da Navegação Aérea estabelecem coberturas adequadas do seguro de partes terceiras;
- vi. Os Estados Membros levam a cabo avaliações/levantamentos de risco periódicos de provedores de serviço dos aeroportos, da navegação aérea e outros, bem como os seus ambientes operacionais a fim de identificar deficiências e mitigar os riscos; e
- vii. Os Estados Membros assinam e ratificam todas as relevantes Convenções e Protocolos relacionados aos riscos à aviação civil.

5.7 **TARIFAS E ENCARGOS DA AVIAÇÃO**

5.7.1 **OBJECTIVO**

5.7.1.1 Os Estados Membros têm como objectivo garantir que todas as tarifas e os encargos da aviação estejam em conformidade com a política e as directrizes da ICAO.

5.7.2 **DECLARAÇÃO DE POLÍTICA**

5.7.2.1 Os provedores dos serviços de aviação estabelecem tarifas e encargos em consulta com os utentes dos serviços e em conformidade com a política da ICAO e submetem estas tarifas e encargos às entidades regulatórias.

5.7.3 **ESTRATÉGIAS**

5.7.3.1 Na prossecução deste objectivo, o seguinte é observado:

- i) Os Estados Membros garantem que os encargos da aviação apenas sejam aplicados aos serviços prestados;
- ii) Todos os encargos do utente são em conformidade com a política e directrizes da ICAO e as práticas internacionais;
- iii) As tarifas e os encargos da aviação são revistos de tempos em tempos em conformidade com as realidades na Indústria e em consulta com os utentes dos serviços;
- iv) Todos os encargos aeronáuticos são depositados junto das Autoridades da Aviação Civil com a finalidade da anti-confiança e da protecção do consumidor;
- v) As Autoridades da Aviação Civil garantem que as tarifas e os encargos sejam determinados na base de bons princípios contabilísticos e que possam reflectir, sempre que necessário, outros princípios económicos, desde que estes estejam em conformidade com a *Convenção sobre a Aviação Civil Internacional* e esta Política (AFCAP); e
- vi) As Autoridades da Aviação Civil garantem que as tarifas e os encargos não sejam impostos de forma tal a desencorajar o uso das facilidades e dos serviços necessários para a segurança.

5.8 **REGULAMENTO ECONÓMICO DOS SERVIÇOS DOS AEROPORTOS E DA NAVEGABILIDADE AÉREA**

5.8.1 **OBJECTIVO**

5.8.1.1 O objectivo dos Estados membros é de garantir a protecção e a segurança das operações, desenvolvimento de infra-estrutura, promoção da concorrência e acesso justo aos usuários de aeroportos e serviços de navegação aérea com tarifas e taxas compatíveis com as políticas e directrizes da ICAO e do AFCAP.

5.8.2 **DECLARAÇÃO DA POLÍTICA**

5.8.2.1 As autoridades da Aviação Civil dos Estados-Membros devem regular a economia de seus respectivos aeroportos e serviços de navegação aérea em linha com a prática internacional.

5.8.3 **ESTRATÉGIA**

5.8.3.1 Em conformidade com este objectivo dos Estados Membros:

- (i) As autoridades da Aviação Civil devem colocar mecanismos necessários para regular a economia de seus respectivos aeroportos e navegação aérea.
- (ii) Os Estados-Membros e os seus aeroportos e a ANSP devem fazer uso das políticas da ICAO sobre encargos (Doc 9082) tendo como referencia o material de orientação relativa ao financiamento de infra-estrutura: *Manual sobre a Economia de Aeroportos* (Doc 9562) e *Manual sobre a Economia dos Serviços de Navegação Aérea* (Doc 9161).
- (iii) Os Estados-Membros devem assegurar que as receitas geradas pelo sector da aviação civil sejam re-investidas neste sector, em conformidade com as políticas da ICAO sobre encargos (Doc 9082), enquanto se abstêm das imposições tributárias para a venda ou para o uso de transporte aéreo internacional (Doc 8632).
- (iv) Os Estados-Membros e seus aeroportos e os provedores de serviços de Navegação Aérea devem prestar especial atenção às políticas da ICAO sobre encargos (Doc 9082) quando se considera o pré-financiamento de um projecto de infra-estruturas.
- (v) As Autoridades da Aviação Civil e Aeroportos e Provedores de serviços de Navegação Aérea devem assegurar que os encargos do aeroporto e serviços de navegação aérea são aplicados somente para liquidar os custos de fornecimento de equipamentos e serviços para a aviação civil, e que os provedores de serviços consultem os utilizadores sobre tais encargos.

5.9 **FACILITAÇÃO**

5.9.1 **OBJECTIVO**

5.9.1.1 O desejo dos Estados membros é de providenciar um fluxo suave e fácil de tráfego através de seus aeroportos e territórios de acordo com o Anexo 9 (facilitação) da Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

5.9.2 **DECLARAÇÃO DA POLÍTICA**

5.9.2.1 Os Estados-Membros devem assegurar uma facilitação efectiva de tráfego através de seus aeroportos e territórios.

5.9.3 **ESTRATÉGIAS**

5.9.3.1 Na prossecução deste objectivo, o seguinte deve ser realizado:

- i) Os Comitês de Facilitação Nacional e os Comitês de Facilitação de Aeroportos e o Manual de Facilitação serão criados pelos Estados-membros, de acordo com o Anexo 9 da ICAO.
- ii) Todos os Estados-Membros devem implementar as normas da ICAO sobre o uso da Máquina de Leitura de Documento de Viagem (MRTD).
- iii) Os Estados-Membros devem envidar esforços para implementar o uso de *E-Passaportes* (biométricos) e as *E-MRTD* e juntar-se ao programa do Directório Público Principal (PKD) da ICAO.
- iv) Os Passageiros e o despacho de Carga deverão ser automatizados em todos os aeroportos do continente. Portanto, as máquinas de raio-x de bagagem, as máquinas de triagem de passaportes, e outros equipamentos necessários deverão ser providenciados em todos os aeroportos internacionais do continente.
- v) Os Estados-Membros devem colocar máquinas apropriadas para reforçar a coordenação e as consultas entre as Alfândegas, Imigração, Segurança da Aviação (AVSEC) e outras agências governamentais relevantes.
- vi) Os Estados-Africanos devem considerar em aliviar as exigências e formalidades de imigração entre eles, por forma a facilitar a rápida movimentação de pessoas, no sentido de promover actividades económicas, investimentos e integração do continente Africano.

5.10 **PANDEMIAS E EMERGÊNCIAS**

5.10.1 **OBJECTIVO**

5.10.1.1 O desejo dos Estados-Membros é de estabelecer planos bem coordenados de emergência da aviação em preparação para o surto de doenças transmissíveis que representam um risco à saúde pública e / ou emergência de saúde pública.

5.10.2 **DECLARAÇÃO DA POLÍTICA**

5.10.2.1 A resposta dos Estados-Membros a possíveis ameaças de pandemia serão atempadas, robustas, coordenadas e bem harmonizadas em

conformidade com as políticas e directrizes da ICAO e da Organização Mundial de Saúde (OMS).

5.10.3 **ESTRATÉGIAS**

5.10.3.1 Na prossecução deste objectivo, o seguinte deve ser realizado:

- (i) Os Estados-Membros devem ter planos de emergência nacional de aviação de surto de doenças transmissíveis, em conformidade com os anexos 9, 11 e 14 da ICAO.
- (iii) Os operadores de aeroportos nos Estados-membros adoptarão Orientações Específicas de Aeroportos sobre o surto de doenças transmissíveis conforme foi desenvolvido pelo Conselho Internacional de Aeroportos (ACI).
- (iv) (iii) As Linhas Aéreas Africanas irão adoptar as Directrizes Específicas DAS Linhas Aéreas sobre o surto de doenças transmissíveis conforme foi desenvolvido pela Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA).
- (v) A UA e a CAFAC deverão apoiar os Estados-membros a responderem a surtos de doenças transmissíveis que representam um risco a saúde pública ou de emergência de saúde pública

5.11 **ESTATÍSTICAS, PREVISÃO E PLANEAMENTO**

5.11.1 **OBJECTIVO**

5.11.1.1 O objectivo dos Estados membros é de criar uma base de dados actualizada sobre as actividades da aviação e operações, no sentido de facilitar a previsão e planeamento para o desenvolvimento ordenado do transporte aéreo.

5.11.2 **DECLARAÇÃO DA POLÍTICA**

5.11.2.1 Os Estados-Membros devem estabelecer sistemas para a recolha e processamento de dados e informações sobre todas as actividades da aviação e as operações em seus Estados, que devem ser facilmente acessíveis para o uso pela indústria e pelas outras partes interessadas.

5.12.3 **ESTRATÉGIAS**

5.12.3.1 Em cumprimento do objectivo, os Estados-Membros devem:

- (i) Estabelecer um sistema apropriado para captar, processar, analisar e publicar dados sobre a indústria.

- (ii) Estabelecer sistemas de recolha de dados e processamento.
- (iii) Fazer levantamento estatístico para CAFAC, ICAO e outras organizações internacionais que possam ser necessárias.

5.12 PARTICIPAÇÃO EFECTIVA NAS ORGANIZAÇÕES REGIONAIS E INTERNACIONAIS

5.12.1 OBJECTIVO

- 5.12.1.1 O objectivo dos Estados membros é de continuarem a participar activamente e serem representados em organizações de aviação regional e internacional a fim de estarem a par dos desenvolvimentos e participarem no processo da tomada de decisão política para salvaguardar o interesse da região.

5.12.2 DECLARAÇÃO DA POLÍTICA

- 5.12.2.1 Os Estados-Membros deverão continuar a participar activamente em organizações de aviação regional e internacional para enaltecer os seus interesses nacionais e os do Continente.

5.12.3 ESTRATÉGIAS

- 5.12.3.1 Em conformidade com este objectivo:

- (i) Os Estados-Membros devem incentivar o seu pessoal de Aviação e de agências para serem membros de associações regionais e internacionais.
- (ii) Os Estados-Membros devem promover o emprego dos cidadãos Africanos em organizações regionais e internacionais.
- (iii) Os Estados Membros devem pagar as suas contribuições e quotas dentro do prazo para as organizações regionais e internacionais, especialmente CAFAC e ICAO.
- (iv) Os Estados-Membros devem participar activamente nas actividades das organizações regionais e internacionais, incluindo a participação em reuniões, seminários e conferências.
- (v) A AFCAC deverá coordenar e facilitar a participação dos Estados membros e das CERs em organizações internacionais de aviação.
- (vi) A AFCAC irá promover o interesse dos Estados-Africanos na sua relação com outros Estados, a ICAO e organizações sucursais tais como a ECAC, LACAC, etc.

CAPÍTULO SEIS

AEROPORTOS

6.0 PREÂMBLO

6.0.1 A responsabilidade de desenvolver, fazer manutenção e gerir aeroportos, incluindo o fornecimento de resgate, segurança e serviços de combate a incêndios e de instalações, entre outros, são atribuídos a Operadores dos Aeroportos. Os Governos dos Estados-membros continuarão a dar total apoio na área de segurança. No entanto, em linha com a tendência mundial, o sistema dos aeroportos no continente deve ser liberalizado e comercializados com maior participação do sector privado.

6.0.2 Os aeroportos devem no entanto, serem desenvolvidos de acordo com as directrizes da ICAO, que prevêem a auto-sustentação e desencorajam o uso de recursos gerados a partir de um sistema aeroportuário para financiar outros aeroportos.

6.1 DESENVOLVIMENTO E MANUTENÇÃO DO AEROPORTO

6.1.1 OBJECTIVO

6.1.1.1 O objectivo dos Estados membros no desenvolvimento e manutenção de aeroportos e as infra-estruturas associadas devem ser para garantir um sistema aeroportuário seguro, funcional, económico e facilmente utilizável.

6.1.2 DECLARAÇÃO DE POLÍTICA

6.1.1.2 Os Estados-Membros devem assegurar que os seus aeroportos e as infra-estruturas associadas estão devidamente desenvolvidos e são geridos tomando em consideração os interesses de todos os intervenientes e da economia nacional.

6.1.3 ESTRATÉGIAS

6.1.3.1 No seguimento deste objectivo:

- (i) Todos os desenvolvimentos dos aeroportos devem estar de acordo com os Planos Directores dos Aeroportos respectivos e planos de uso da terra conforme aprovado pelas Autoridades da Aviação Civil.

- (ii) A parceria público/privada será incentivada no desenvolvimento e na manutenção dos aeroportos.
- (iii) As autoridades dos aeroportos devem assegurar que sejam realizadas as consultas adequadas com todos os intervenientes durante o período da concepção, planeamento de processos e na implementação.

6.2 OPERAÇÕES AEROPORTUÁRIAS E GESTÃO

6.2.1 OBJECTIVOS

6.2.1.1 Os objectivos dos Estados-membros são:

- i) Ter sistema de aeroporto autónomo, competitivo e comercializado/privatizado.
- ii) Para garantir a protecção e segurança adequada dentro do aeroporto e nas instalações associadas.
- iii) Para garantir que os aeroportos efectivamente desempenhem o seu papel na promoção do crescimento sustentável do transporte aéreo.
- iv) Para cooperar com outros países fora do Continente e com organizações internacionais para garantir a protecção e segurança na aviação civil internacional.

6.2.2 DECLARAÇÕES POLÍTICAS

6.2.2.1 Os Estados-Membros devem assegurar que os seus sistemas dos aeroportos providenciem capacidades suficientes que irão fomentar o desenvolvimento sustentável de transportes aéreo.

6.2.2.2 Os Estados-Membros devem incentivar a participação do sector privado no desenvolvimento e na manutenção dos aeroportos.

6.2.2.3 Os Aeroportos dos Estados membros devem ser certificados por autoridades da Aviação Civil em conformidade com a ICAO SARPs.

6.2.2.4 Os Estados-Membros tomarão todas as medidas necessárias para evitar interferências ilegais nas aeronaves e instalações da aviação civil e equipamentos no seu território, apoiarão na prevenção de ocorrências semelhantes em outros países e cooperarão em termos de qualquer interferências ilegais nas aeronaves quando houver necessidades.

6.2.3 ESTRATÉGIAS

6.2.3.1 Na prossecução destes objectivos:

- i) Os Estados-Membros devem comercializar seu sistema aeroportuário e proporcionar um ambiente favorável para a participação do sector privado no desenvolvimento e nas operações dos aeroportos.
- ii) Os Estados-Membros devem garantir financiamento adequado na Protecção e Segurança da Aviação de acordo com as políticas da ICAO.
- iii) As autoridades da Aviação Civil devem colocar mecanismos apropriados para a certificação e licenciamento de todos os aeroportos.
- iv) Os Estados Membros devem aprovar leis adequadas para lidar decisivamente com os problemas de aeroportos, incluindo crimes como os de suborno, vandalização de instalações aeroportuárias, furtos / furto de bagagens, a invasão da terra e outros delitos.
- v) Os Estados-Membros devem criar Planos de Emergência do Aeroporto e centros de Emergência Operacional bem equipados (EOCs) em conformidade com as normas internacionais e também estabelecer procedimentos para lidar com interferências ilegais nas aeronaves e instalações de aviação civil e equipamentos.

6.3 DESENVOLVIMENTO DE INSTALAÇÕES E SERVIÇOS NÃO-AERONÁUTICOS

6.3.1 OBJECTIVO

- 6.3.1.1 O desejo dos Estados-Membros é de ter operadores dos aeroportos com instalações e serviços não-aeronáuticos bem desenvolvidos, a fim de expandir a base de receitas e gerar receitas suficientes.

6.3.2 DECLARAÇÃO POLÍTICA

- 6.3.2.1 Os Estados-Membros devem assegurar que os operadores dos aeroportos continuamente tomam medidas para aumentar a geração de receitas não-aeronáuticas e minimizar a dependência de receitas aeronáuticas.

6.3.3 ESTRATÉGIAS

- 6.3.3.1 Na prossecução do objectivo dos Estados-Membros, o seguinte será assegurado:
 - (i) As autoridades aeroportuárias deverão adoptar a política de receitas de "Caixa- Única".

- (ii) As autoridades aeroportuárias deverão aprovar a parceria público/privada no desenvolvimento e na recolha de receitas não-aeronáuticas.

6.4 SERVIÇOS DE APOIO DA AVIAÇÃO

6.4.1 OBJECTIVO

- 6.4.1.1 O objectivo dos Estados-membros é ter Serviços Aeronáuticos adequados, eficientes, competitivos e liberalizados de apoio com as oportunidades de participação do sector privado.

6.4.2 DECLARAÇÃO POLÍTICA

- 6.4.2.1 Os Estados-Membros devem incentivar o desenvolvimento dos Serviços de Apoio eficientes de Aviação.

6.4.3 ESTRATÉGIAS

- 6.4.3.1 Na prossecução deste objectivo, o seguinte será assegurado:
 - (i) Os Estados-membros deverão liberalizar serviços de apoio da aviação e criar ambiente favorável para a participação efectiva do sector privado
 - (ii) Todos os Serviços de Apoio da Aviação não seguirão apenas as normas internacionais, mas deverão respeitar as normas e requisitos estabelecidos pelas Autoridades da Aviação Civil e os procedimentos operacionais dos operadores dos aeroportos.
 - (iii) Os operadores/proprietários de aeroportos devem decidir sobre o número de Provedores de Serviços de Aviação em cada aeroporto. No entanto, as Autoridades de Aviação Civil devem assegurar que a política contra o monopólio e à defesa da concorrência (*anti-trust*) não sejam comprometidas.
 - (iv) As autoridades de Aviação Civil devem assegurar que qualquer empresa licenciada para realizar os serviços de apoio da Aviação tenham recursos e instalações adequadas para os serviços eficientes e satisfatórios.

CAPÍTULO SETE **SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO E METEOROLOGIA**

7.0 PREÂMBULO

- 7.0.1 Os serviços de Navegação Aérea implicam a prestação de Comunicação, Navegação, Vigilância/Gestão de Tráfego Aéreo (CNS/ATM) instalações e serviços para a gestão eficiente do espaço aéreo. Os serviços incluem o controle de tráfego aéreo, comunicações aeronáuticas, navegação/ajudas à aterragem e calibrações, pesquisa aeronáutica e de coordenação de salvamento e serviços de informação aeronáutica.
- 7.0.2 O maior desafio para os Estados--Membros na prestação desses serviços são os fundos insuficientes para implementar o Sistema CNS / ATM e a manutenção das instalações existentes. Várias iniciativas de cooperação foram feitas para garantir que os serviços de navegação aérea no continente satisfaçam as Normas internacionais.
- 7.0.3 Os Estados Africanos continuam a participar nas actividades da ICAO particularmente através das reuniões da AFRIRAN e APIRG e espera-se que implementem as suas recomendações.

7.1 GESTÃO DO TRÁFEGO AÉREO

7.1.1 OBJECTIVOS

- 7.1.1.1 Os objectivos dos estados membros são:
- (i) para fornecer um fluxo do tráfego aéreo seguro, ordenado e expedito dentro do seu espaço aéreo e de cooperar e coordenar o fluxo de tráfego aéreo com as autoridades aeronáuticas dos espaços aéreos adjacentes..
 - (ii) ter um céu Africano único / contínuo com um sistema coordenado de gestão de tráfego aéreo

7.1.2 DECLARAÇÃO POLÍTICA

- 7.1.2.1 Os Estados-Membros devem colaborar para garantir uma gestão do tráfego aéreo eficaz e eficiente em África.
- 7.1.2.2 A União Africana e CAFAC devem facilitar o estabelecimento de um céu único Africano com um Sistema de Gestão de Tráfego Aéreo bem coordenado.

7.1.3 ESTRATÉGIAS

- 7.1.3.1 Na prossecução destes objectivos, o seguinte será assegurado:

- (i) Os Estados-Membros devem assegurar que a ATM seja planificada, desenvolvida e gerida em conformidade com a ICAO SARP e com as recomendações da AFI-RAN.
- (ii) Os Estados-Membros devem assegurar a disponibilidade de fundos adequados para a implementação das tecnologias modernas comprovadas na prestação de Gestão do Tráfego Aéreo, tais como o PBN, GNSS, etc.
- (iii) A UA e CAFAC devem fazer esforços concertados para a criação de um Espaço Aéreo único Africano.
- (iv) A AFCAC deve facilitar a colaboração entre o Provedor Africano de Serviços de Navegação Aérea para agilizar a criação de um espaço aéreo único / contínuo.
- (v) Os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias, incluindo a aplicação das disposições regulamentares para assegurar a implementação do Sistemas de Gestão eficaz de Segurança.
- (vi) A CAAS deve assegurar que a investigação de incidentes de tráfego aéreos e relatórios é feita de acordo com as recomendações da ICAO SARPs e da AFI-RAN.
- (vii) Os Estados-Membros deverão participam activamente nas reuniões da AFI-RAN & APIRG e estabelecer mecanismos efectivos para a implementação das suas recomendações/resoluções.
- (viii) Os Estados-Membros devem assegurar que os seus planos nacionais de navegação aérea estão em linha com os planos regionais do continente e numa abordagem baseada no desempenho.
- (ix) Os Estados-Membros devem trabalhar com seus provedores de serviços de navegação aérea e com os militares para formular e implementar medidas políticas e operacionais para melhorar as cooperações Cívicas/ Militares.

7.2 COMUNICAÇÃO DE VIGILÂNCIA DA NAVEGAÇÃO (CNS)

7.2.1 OBJECTIVOS

- 7.2.1.1 O objectivo dos Estados Membros é de continuar a fornecer comunicação de vigilância da Navegação (CNS) que esteja em conformidade com a ICAO SARP para a segurança, regularidade e eficiência das operações de vôo no espaço aéreo Africano e adjacentes de forma colaborativa.

7.2.2 DECLARAÇÃO POLÍTICA

7.2.2.1 Os Estados-Membros devem continuar a reforçar a implementação do CNS, de acordo com a ICAO SARPs e as recomendações do AFI-RAN, APIRG.

7.2.3 ESTRATÉGIAS

7.2.3.1 Na prossecução destes objectivos, o seguinte será assegurado:

- (i) Os Estados-Membros devem desenvolver planos de acção nacionais, alinhados com os objectivos do desempenho regional para a implementação de Navegação Baseada no Desempenho (PBN) e eliminação de deficiências, a fim de alcançar as metas estabelecidas pela ICAO.
- (ii) Os Estados-Membros devem assegurar a calibragem regular da navegação aérea e as instalações de apoio de aterragem.
- (iii) Os Estados-Membros devem colaborar para estabelecer sistemas interoperáveis para garantir a emergência de um sistema perfeito de CNS no Continente
- (iv) Os Estados-Membros devem incentivar os fornecedores de Serviços Aéreos de Navegação a expandir o uso de Tecnologia de Aprendizagem Muito Pequena (VSAT) e garantir uma coordenação adequada da instalação da VSAT e das redes de Comunicação por Satélite dentro e entre Estados limítrofes.
- (v) Os Estados-Membros devem aplicar as disposições da proficiência linguística com um alto nível de prioridade e garantir que os tripulantes, controladores de tráfego aéreo e operadores de estação aeronáutica envolvidos em operações internacionais mantenham proficiência na língua, pelo menos o Nível 4 da Operação de ICAO.

7.3 GESTÃO DA INFORMAÇÃO AERONÁUTICA (AIM)

7.3.1 OBJECTIVOS

7.3.1.1

7.3.3 ESTRATÉGIA

7.3.3.1 Na prossecução destes objectivos, o seguinte será assegurado:

- (i) Os Estados-Membros devem assegurar a plena implementação de um sistema comum de coordenadas de referência - *World Geodetic System -1984 (WGS 84)* em África.
- (ii) Os Estados-Membros deverão ter um sistema de qualidade para a distribuição da origem, produção, manutenção e distribuição eficiente de informações aeronáuticas.

- (iii) Os Estados-Membros devem desenvolver e introduzir um modelo de dados de informação conceitual da ICAO para o armazenamento, recuperação e troca de dados aeronáuticos.
- (iv) Os Estados-Membros devem garantir o cumprimento da provisão do Anexo 15 da ICAO na prestação de Serviço de Informação Aeronáutica.
- (v) Os Estados-Membros devem desenvolver planos nacionais, metas de desempenho e marcos alcançáveis para implementar a transição do AIS para o AIM, em conformidade com o roteiro da ICAO.

7.4 COORDENAÇÃO DE BUSCA E SALVAMENTO (SAR)

7.4.1 OBJECTIVO

- 7.4.1.1 O objectivo dos Estados membros é de estabelecer mecanismos eficazes de Busca e resgate para garantir a resposta atempada, rápida e coordenada para incidentes com aeronaves e acidentes.

7.4.2 DECLARAÇÕES POLÍTICAS

- 7.4.2.1 Os Estados-Membros devem assegurar que as suas agências responsáveis por serviços de navegação aérea efectivamente colaborem e coordenem com outras agências relevantes nas actividades aeronáuticas de busca e de salvamento dentro de seus Estados, assim como nos Estados adjacentes.

7.4.3 ESTRATÉGIA

- 7.4.3.1 A fim de alcançar este objectivo as seguintes medidas devem ser realizadas:
 - (i) Os Estados-Membros devem estabelecer um mecanismo de Salvamento bem coordenado, bem equipado e bem financiado
 - (ii) A AFCAC deverá colocar um mecanismo necessário para apoiar os Estados membros a desenvolver abordagens de cooperação e colaboração e acordos de Busca e Salvamento.
 - (iii) Os Estados-Membros com o apoio de CERs e da CAFAC deverá entrar em acordos de Busca e Salvamento com os Estados vizinhos.
 - (iv) Os Estados-Membros devem estabelecer acordos e procedimentos detalhados actualizados entre os centros da

aviação, da coordenação marítima e de outros de resgate, para uma coordenação e otimização eficaz dos recursos.

- (v) Os Estados-Membros devem esforçar-se para fazer parte da COSPAS-SARSAT como fornecedores dos segmentos do solo ou como Estados usuários.

7.5 SERVIÇOS DE METEOROLOGIA AERONÁUTICOS

7.5.1 OBJECTIVO

- 7.5.1.1 O objectivo dos Estados membros é de garantir que as informações meteorológicas precisas e oportunas para a navegação aérea estejam disponíveis em todos os momentos para a segurança das operações das aeronaves.

7.5.2 DECLARAÇÃO DE POLÍTICA

- 7.5.2.1 Os Estados-Membros devem assegurar que as respectivas Agências de Meteorologia forneçam informações precisas e oportunas em tempo necessário para a operação segura das aeronaves.

7.5.3 ESTRATÉGIAS

- 7.5.3.1 Para se atingir este objectivo:
 - (i) O fornecimento de informações sobre o tempo deve estar de acordo SARP da ICAO.
 - (ii) As Agências de Meteorologia serão bem financiadas e os seus serviços serão prestados em regime de recuperação de custos.
 - (iii) Os Estados-Membros devem desenvolver objectivos de desempenho metrológico para a implementação de SIGMET e sistemas de gestão da qualidade.

CAPÍTULO OITO **SEGURANÇA DA AVIAÇÃO**

8.0 PREÂMBULO

- 8.0.1 A segurança é a pedra angular da aviação civil internacional e parte integrante do objectivo estratégico da ICAO. Todos os Estados-membros têm a responsabilidade legal de assegurar e melhorar a segurança da aviação.
- 8.0.2 A Supervisão da Segurança da Aviação é um meio de garantir a segurança da aviação civil através da implementação efectiva das normas de segurança relacionadas e Práticas Recomendadas (SARPs) e as disposições pertinentes da Convenção.
- 8.0.3 As autoridades da aviação civil efectivas e autónomas são essenciais para a realização do transporte aéreo protegido e seguro no continente. A fim de otimizar os recursos, os Estados devem colaborar para estabelecer Organizações de Segurança Regional de Supervisão (RSOOs) e Agências de Investigação de Acidentes Regionais (RAIAs).
- 8.0.4 A Gestão da segurança é da responsabilidade dos reguladores do Estado e dos provedores de serviços da indústria.

8.1 SUPERVISÃO E REGULAMENTOS DA SEGURANÇA

8.1.2 OBJECTIVO

- 8.1.2.1 O objectivo dos Estados membros é assegurar um elevado nível de segurança nas operações da aviação civil, mediante ao cumprimento da ICAO SARP.

8.1.3 DECLARAÇÃO DA POLÍTICA

- 8.1.3.1 Os Estados-Membros devem assegurar que as Autoridades da Aviação Civil tem plenos poderes e independência para realizar uma supervisão e regulamentação eficaz da segurança da indústria da aviação.

8.1.4 ESTRATÉGIAS

- 8.1.4.1 Na prossecução destes objectivos:
- (i) As Autoridades de Aviação Civil Autónomas e RSOOs devem ser criadas e/ou reforçadas com recursos adequados para realizarem as suas responsabilidades.

- (ii) As Autoridades de Aviação Civil terão as responsabilidades de supervisão sobre todos os provedores de serviços no sector, incluindo operadores de aeronaves, empresas de manutenção e reparação, Aeroportos/Aeródromo e Provedores de serviços de navegação aérea, meteorologia aeronáutica, Organizações de Treinamento de Aviação, companhias de manuseio, os fornecedores de combustível de aviação, entre outros.
- (iii) Todos os operadores de aeronaves, empresas de manutenção, pessoal licenciado da aviação, organizações de formação em vôos e operadores/proprietários de pistas/aeródromos, etc. devem cumprir com os regulamentos relevantes.
- (iv) As Autoridades da Aviação Civil estabelecerão regras para o licenciamento de diversas categorias de pessoal na indústria
- (v) A UA e a CAFAC deverão encorajar os Estados-membros no sentido de criar Organizações de Supervisão de Segurança da Aviação Regionais/Sub-Regionais (RSOOs).
- (vi) A UA e a CAFAC devem incentivar as Comunidades Económicas Regionais (CERs) para implementar iniciativas de segurança cooperativa.
- (vii) A União Africana e a CAFAC devem garantir a implementação de todas as resoluções de segurança enquanto exploram novas iniciativas para aumentar a segurança da aviação no continente.
- (viii) Os Estados-Membros devem assegurar que os inspectores de segurança recebam formação adequado.

8.2 GESTÃO DE SEGURANÇA

8.2.2 OBJECTIVOS

- 8.2.2.1 O objectivo dos Estados membros é o de assegurar que a cultura de gestão da segurança é inerente a todas as actividades da aviação civil.

8.2.3 DECLARAÇÃO DE POLÍTICAS

- 8.2.3.1 Os Estados-Membros devem assegurar que todas as partes interessadas em aviação, incluindo as Autoridades de Aviação Civil e provedores de serviços apresentem alta cultura de segurança nas suas operações.

8.2.4 ESTRATÉGIA

- 8.2.4.1. Na prossecução destes objectivos, o seguinte deve ser realizado:

- (i) As Autoridades da Aviação Civil dos Estados-Membros devem estabelecer programas de segurança do Estado, em conformidade com o Manual de Gestão da Segurança da ICAO.
- (ii) As Autoridades da Aviação Civil dos Estados-Membros devem garantir que todos os provedores de serviços de aviação tenham um Sistema de Gestão de Segurança funcional.
- (iii) As Autoridades da Aviação Civil dos Estados membros e todas as partes interessadas da aviação devem desenvolver e absorver a cultura de segurança em suas operações.
- (iv) As RSOOs devem colaborar com os seus Estados-membros para desenvolver Programa de Segurança Regional (RSP) e Programas de Segurança Estados (SSPs)
- (vi) A CAFAC deve colaborar com os Estados-membros e com as RSOOs para organizar programas de curso de Formação de Instrutores de ICAO para os reguladores e provedores de serviços e implementá-lo.
- (vii) Devem organizar-se Seminários, Workshops e Conferências para todos os intervenientes para sensibilizar e esclarecê-los sobre os benefícios de absorver cultura de segurança.

8.3 INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES E PREVENÇÃO

8.3.2 OBJECTIVOS

- 8.3.2.1 O objectivo dos Estados membros é de assegurar a investigação completa atempada de todos os acidentes e incidentes graves, a fim de prevenir futuras ocorrências.

8.3.3 DECLARAÇÃO DE POLÍTICAS

- 8.3.3.1 Os Estados-Membros devem estabelecer Organismos de Investigação de Acidentes autónomos e Agências de Prevenção a nível nacional e/ou regional para a investigação de acidentes aéreos e incidentes graves.

8.3.4 ESTRATÉGIAS

- 8.3.4.1 A fim de alcançar este objectivo:

- (i) (i) A Investigação de Acidentes e as Agências de Prevenção deverão ser independentes para garantirem investigações completas e imparciais e relatórios.

- (ii) (ii) As Agências de Investigação de Acidentes deverão ser dotadas de recursos necessários incluindo profissionais qualificados e experientes.
- (iii) O Comité de Investigação de Acidentes, estabelecido em circunstâncias especiais, será constituído em conformidade com o anexo 13 da Convenção de Chicago.
- (iv) As Agências de Investigação de Acidentes envidarão esforços para elaborar Relatórios de Acidentes dentro do prazo de uma forma consistente com a disposição do Anexo 13.
- (v) A UA e a CAFAC deve encorajar os Estados-membros e as CERs a estabelecer as Agências de Investigação de Acidentes Regionais.

CAPÍTULO NOVE **SEGURANÇA DA AVIAÇÃO**

9.0 PREÂMBULO

- 9.0.1 Os Estados são responsáveis por assegurar a implementação de medidas de segurança adequadas nos aeroportos, nos termos do disposto do Anexo 17 da ICAO à *Convenção sobre Aviação Civil Internacional*. Os Estados poderão delegar a tarefa de fornecer funções de segurança individuais para agências como entidades aeroportuárias, transportadoras aéreas e da polícia local.
- 9.0.2 Os Estados podem determinar em que circunstâncias e medidas os custos envolvidos no fornecimento de instalações e serviços de segurança devem ser suportados pelo Estado, pelas entidades do aeroporto ou por outros serviços responsáveis.

9.1 GESTÃO DE SEGURANÇA DA AVIAÇÃO

9.1.1 OBJECTIVOS

- 9.1.1.1 O objectivo dos Estados membros é ter Sistemas de Gestão de Segurança bem coordenados e eficazes da Aviação que irão garantir a Prevenção de interferência ilícita contra a aviação civil.

9.1.2.1 DECLARAÇÃO DE POLÍTICAS

- 9.1.2.1 Os Estados-Membros, em cooperação com parceiros internacionais, vão tomar todas as medidas necessárias, em conformidade com as leis, estatutos e acordos internacionais e ICAO SARP, para aumentar a segurança da aviação.

9.1.3. ESTRATÉGIAS

9.1.3.1 A fim de alcançar este objectivo:

- (i) Os Estados-membros deverão ratificar e domesticar todas as convenções e protocolos internacionais sobre a Segurança da Aviação.
- (ii) Os Estados-Membros devem criar e desenvolver um Programa de Segurança da Aviação Nacional e Comitês Nacionais de Segurança de Aviação respectivamente, em seus Estados.
- (iii) Os Estados-Membros devem implementar toda a tecnologia disponível, equipamentos, metodologias e procedimentos para prevenir e combater as ameaças novas e emergentes para a aviação civil, por exemplo *Sistema Antiaéreo Portátil (Man Portable Air Defense System - MANPADS)* e, líquidos aerossóis e géis (GAL), etc.
- (iv) Os Departamentos da AVSEC nas Autoridades da Aviação Civil serão reforçados e tripulados por profissionais qualificados para garantir a supervisão regulatória adequada sobre os Serviços de Segurança da Aviação.
- (v) O Pessoal da AVSEC nos Estados-Membros deve ser bem treinado, devidamente equipado e adequadamente remunerado.
- (vi) Os Estados-Membros devem cooperar com outros países e organizações internacionais para garantir a segurança da aviação civil internacional.

9.2 GESTÃO DE SEGURANÇA DOS AEROPORTOS

9.2.1 OBJECTIVO

9.2.1.1 O objectivo dos Estados-Membros é de garantir a segurança adequada em seus aeroportos, de acordo com o anexo 17, tendo em consideração as necessidades de facilitação de acordo com o anexo 9.

9.2.2.1 DECLARAÇÃO DA POLÍTICA

9.2.2.2 Os Estados-Membros devem assegurar que os aeroportos estejam equipados com mecanismos de segurança e recursos adequados.

9.2.2.3 ESTRATÉGIAS

9.2.2.4 Na prossecução deste objectivo, o seguinte será assegurado

- (i) Os Aeroportos irão desenvolver Programa de Segurança de Aeroportos e colocar Comitês de Segurança da Aviação dos Aeroportos e Planos de Emergência de Aeroportos.
- (ii) Os Comitês de Segurança da Aviação dos Aeroportos devem funcionar em consulta e em coordenação com os Comitês de Facilitação dos Aeroportos.
- (iii) As Agências de Segurança do Aeroporto deverão ter pessoal adequado da AVSEC nos aeroportos, que será pessoal bem treinado que irá operar de acordo com as Regras de Segurança dos Aeroportos e seguindo os procedimentos pertinentes a ICAO SARP.

9.3 GESTÃO DE SEGURANÇA COMPANHIAS AÉREAS/OPERADORES

9.3.1 OBJECTIVOS

- 9.3.1.1 O objectivo dos Estados membros é de assegurar que as companhias aéreas desempenham um papel eficaz em garantir a segurança das suas operações.

9.3.2 DECLARAÇÃO DE POLÍTICAS

- 9.3.2.1 Os Estados-Membros devem assegurar que as Companhias Aéreas coloquem medidas de segurança necessárias no local para aumentar a segurança das suas operações de vôo e cumprir com as regras e regulamentos estabelecidos.

9.3.3 ESTRATÉGIAS

- 9.3.3.1 Na prossecução deste objectivo, o seguinte será assegurado:
 - (i) As companhias aéreas devem operar de acordo com os seus Manuais de Segurança devidamente aprovados pelas respectivas autoridades de Aviação Civil
 - (ii) As companhias aéreas podem realizar triagem de segurança secundária de passageiros nos aeroportos.

CAPÍTULO DEZ
AMBIENTE

10.0 PREÂMBULO

10.0.1 A Protecção ambiental tornou-se uma questão importante na aviação internacional. Tem havido esforços concertados através da ICAO para uma abordagem global para mitigar o impacto da aviação sobre o meio ambiente, incluindo:

(a) Limitar ou reduzir o número de pessoas afectadas por ruídos significantes das aeronaves;

(b) Limitar ou reduzir o impacto das emissões da aviação na qualidade do ar local; e

(c) Limitar ou reduzir o impacto das emissões do efeito da estufa da aviação sobre o clima global de gás.

10.0.2 A ICAO adoptou uma abordagem equilibrada de Gestão Sonora de Aeronaves, que consiste em quatro elementos principais, nomeadamente a redução na fonte (aviões mais silenciosos), gestão e ordenamento territorial e de, procedimentos operacionais de redução Sonora e restrições operacionais, com o objectivo de abordar o problema sonoro, de maneira mais rentável.

10.0.3 Devido à quantidade crescente de desenvolvimento residencial ao redor dos aeroportos e o crescimento contínuo do transporte aéreo comercial, a poluição do ar em torno dos aeroportos se tornou uma grande preocupação para os governos locais/regionais como emissores contaminantes através de aeronaves e das fontes aeroportuárias que podem afectar a saúde humana e o meio ambiente.

10.0.4 Nos últimos anos, o âmbito da elaboração das políticas da ICAO para lidar com o impacto ambiental das emissões de motores de aeronaves foi ampliado para incluir o impacto das emissões de motores de aeronaves durante o vôo sobre a mudança climática. As emissões totais de CO₂ da aviação é de aproximadamente 2% das emissões de efeito da estufa, mas a expectativa é de crescer em torno de 3-4 por cento ao ano.

10.0.5 Um progresso significativo foi feito ao longo dos anos pela ICAO em abordar estas questões ambientais através do trabalho de sua Comissão de Protecção Ambiental da Aviação (CAEP) e pela indústria. Isso inclui a adopção de limitação do ruído e das normas de emissões, melhoria tecnológica nos motores de aeronaves e eficiência de combustível operacional e introdução de medidas baseadas no mercado que incluem o comércio de emissões, impostos relacionados com as emissões - taxas e impostos, e as emissões de compensação.

- 10.0.6 A Convenção das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (UNFCCC) princípio das responsabilidades comuns mas diferenciadas requer que os países desenvolvidos assumam a liderança no combate às mudanças climáticas, proporcionando o apoio necessário aos Estados em desenvolvimento em suas acções voluntárias através de diferentes mecanismos, tais como o Mecanismo de Desenvolvimento Limpo (CDM).
- 10.0.7 O Protocolo de Quioto (artigo 2.2), adoptado pela Conferência das Partes da UNFCCC requer que os países desenvolvidos (Partes do Anexo I) sigam a limitação ou redução de gases de efeito estufa a partir de "contentores de combustíveis de aviação" (aviação internacional), trabalhando com a ICAO. A 37ª Assembleia da ICAO resolveu que os Estados e organizações trabalharão com a ICAO para alcançar uma melhoria da eficiência global de média anual de combustível de 2 por cento até 2020 e uma taxa de melhoria da eficiência de aspiração global de combustível de 2 por cento ao ano a partir de 2021 até 2050, calculado na base do volume do combustível utilizado segundo as receitas realizadas por quilómetro-tonelada.

10.1 PROTECÇÃO AMBIENTAL

10.1.1 OBJECTIVO

- 10.1.1.1 O objectivo dos Estados-Membros é de garantir o desenvolvimento sustentável de uma indústria de aviação civil amigável ao meio ambiente.

10.1.2 DECLARAÇÃO DE POLÍTICA

- 10.1.2.1 Os Estados-Membros tomarão as medidas necessárias para assegurar o desenvolvimento e crescimento contínuo da aviação civil com impacto adverso mínimo sobre o meio ambiente.

10.1.3 ESTRATÉGIAS

- 10.1.3.1 Na prossecução deste objectivo:
- (i) Os Estados-Membros devem implementar os sons e as emissões dos motores de aeronaves aplicáveis com a ICAO SARPs.
 - (iii) Os Estados-Membros devem apoiar os esforços da ICAO para alcançar uma melhoria da eficiência global anual de Combustível, e desenvolver Planos de Acção conforme o caso.
 - (iv) Os Estados-Membros devem garantir a adesão ao princípio da UNFCCC de responsabilidades comuns mas diferenciadas e implementar mecanismos para reduzir as emissões de aeronaves e limitar o impacto sobre o meio ambiente.

- (v) Os Estados-Membros devem ter consideração os princípios orientadores da ICAO na concepção e na implementação das suas Medidas Baseadas no Mercado (MBMs).
- (vi) Os Estados-Membros devem garantir que os operadores de aeronaves comerciais de Estados abaixo do limiar *de minimis* de 1 por cento do total de toneladas quilômetro globais de receitas deverão beneficiar-se de isenção para aplicação de MBMs que são estabelecidas em níveis nacionais, regionais e globais.
- (vii) Os Estados-Membros devem assegurar que os Operadores Aeroportuários fazem o cumprimento do programa de protecção ambiental aprovado pelas Autoridades da Aviação Civil.
- (viii) Os Estados-Membros devem incentivar os seus operadores em adquirir e utilizar aviões modernos, mais silenciosos e de combustível mais eficiente. A este respeito, os Estados devem ratificar a Convenção da Cidade do Cabo sobre o Interesse Internacional de Equipamento Móvel e o Protocolo de Aeronaves, a fim de facilitar o financiamento mais barato de aeronave.
- (ix) Os Estados-Membros deverão acelerar o desenvolvimento e a implementação de rotas de combustível eficiente e procedimentos operacionais para reduzir as emissões da aviação.
- (ix) Os Estados-Membros deverão acelerar os esforços para alcançar benefícios ambientais através da aplicação de tecnologias baseadas em satélites que melhoram a eficiência da navegação aérea.
- (x) Os Estados-Membros deverão reduzir as barreiras legais, de segurança, económicas e outras barreiras institucionais para possibilitarem a implementação dos novos conceitos operacionais da ATM para a utilização do espaço aéreo ambientalmente eficiente.
- (xi) Os Estados-Membros devem desenvolver acções políticas para acelerar o desenvolvimento apropriado, implantação e utilização de combustíveis alternativos sustentáveis para a aviação.
- (xii) Os Estados-Membros devem trabalhar em conjunto com a CAFAC, ICAO e outros organismos internacionais, para apreender, identificar, desenvolver e implementar processos e mecanismos para facilitar uma prestação de assistência técnica e financeira, bem como facilitar o acesso aos recursos financeiros existentes e novos, transferência de tecnologia e capacitação, para os países em desenvolvimento, e para trocar informações sobre as melhores práticas.

CAPÍTULO ONZE **DESENVOLVIMENTO DE RECURSOS HUMANOS**

11.0 PREÂMBULO

11.0.1 O Desenvolvimento de Recursos Humanos é um processo contínuo para garantir o desenvolvimento de competências dos funcionários, dinamismo, motivação e eficácia de uma forma sistemática e planificada. A aviação, sendo uma indústria especializada requer serviços de profissionais e pessoal altamente formado e qualificado para alcançar alto nível de protecção, segurança e eficiência nas operações aéreas.

11.0.2 A falta de pessoal qualificado na indústria da aviação Africana e em órgãos reguladores Africanos tem sido a causa de grande preocupação por muitos anos. A aviação civil Africana enfrentou problemas adicionais devido à migração de especialistas em aviação a procura de melhores oportunidades no exterior. Esta foi agravada pela alta rotatividade de profissionais da aviação em instituições de propriedade do governo.

11.0.3 A capacidade de formação dentro da África é limitada. As instituições de formação disponíveis são poucas e nem sempre acompanham os avanços na aviação civil e tecnologia de formação. Como resultado, a formação frequentemente tem que ser realizada fora do continente a um custo alto para o governo e para a indústria.

11.0.4 As instituições de formação africanas deveriam fazer esforços coordenados e harmonizados para a formação de profissionais e de outro pessoal procurado pela indústria da aviação. O Programa da ICAO TRAINAIR é um meio eficaz para padronizar os materiais de formação e facilitar a coordenação e a cooperação entre os centros de formação.

11.1 FORMAÇÃO EM AVIAÇÃO

11.1.1 OBJECTIVOS

11.1.1.1 Os objectivos dos Estados Membros são:

(i) Para ter um número suficiente de pessoal altamente treinados e capacitados no comando da indústria da aviação em África, a fim de ter uma indústria segura e protegida, e

(ii) Para garantir que as instituições de formação em África constituam centros de excelência, de modo que os certificados emitidos pelas instituições sejam respeitados, reconhecidos e tenham aceitação ampla na comunidade internacional.

11.1.2 **DECLARAÇÃO DA POLÍTICA**

11.1.2.1 Os Estados-Membros deverão encorajar o desenvolvimento das instituições para formações básicas, avançadas e cursos de reciclagem para satisfazerem as necessidades da indústria de aviação Africana actual e futura.

11.1.3 **ESTRATÉGIAS**

11.1.3.1 Na prossecução destes objectivos:

- (i) Os Estados-Membros, a União Africana, a CAFAC e a CER devem fornecer incentivos necessários para facilitar investimentos do sector privado no estabelecimento de organizações de formação de aviação, especialmente para a formação de pilotos, engenheiros, comissários e profissionais de aviação.
- (ii) A metodologia do Desenvolvimento de Sistemas Educacionais (ISD) do programa da ICAO TRAINAIR será utilizado nas Organizações de Treinamento da Aviação (ATOs) em África.
- (iii) Os procedimentos, requisitos de competência e processos de aprovação para o estabelecimento de instituições/organizações de formação de Aviação em África devem ser harmonizadas e administradas pelas Autoridades da Aviação Civil.
- (iv) Os Estados-Membros devem promover e facilitar uma cooperação estreita entre as organizações de formação da aviação em África para garantir a harmonização e aplicação das normas de garantia de qualidade, padronização de cursos e o desenvolvimento de programa de "formação de formadores".
- (v) A CAFAC deve recolher dados, manter um banco de dados sobre a necessidade de formação e capacidades de aviação em África, e publicar o relatório sobre o estado de formação de aviação em África.
- (vi) A CAFAC deve estabelecer critérios para o reconhecimento mútuo de créditos, certificados, diplomas e títulos emitidos pelas Instituições de Formação de Aviação de África.

11.2 GESTÃO DE RECURSOS HUMANOS DA AVIAÇÃO

11.2.1 OBJECTIVO

11.2.1.1 O objectivo dos Estados membros é de assegurar a capacitação na indústria da aviação gerida por profissionais qualificados através de recrutamento, formação e retenção de pessoal altamente qualificado.

11.2.2 DECLARAÇÃO DA POLÍTICA

11.2.2.1 Os Estados-Membros devem assegurar o desenvolvimento de recursos humanos para gerir eficazmente a indústria da aviação.

11.2.3 ESTRATÉGIAS

11.2.3.1 Na prossecução deste objective:

- (i) Os Estados-Membros devem assegurar que os profissionais da aviação sejam bem motivados e remunerados para evitar fuga de cérebros.
- (ii) Os Estados-Membros deverão remover todas as barreiras físicas à livre circulação de pessoal entre os Estados-Africanos através de políticas de trabalho favorável.
- (iii) A CAFAC deve estabelecer base de dados de profissionais da aviação de África
- (iii) Os Estados-Membros deverão implementar políticas que promovam a transparência, equidade e mérito no recrutamento de profissionais.

CAPÍTULO DOZE **FINANCIAMENTO DA AVIAÇÃO**

12.0 PREÂMBULO

12.0.1 A tendência global é que os governos estão cada vez mais transferindo a responsabilidade de financiamento dos aeroportos e serviços de navegação aérea para o sector privado ou para os organismos públicos ou semi-públicos com uma autonomia financeira. Onde os aeroportos e serviços de navegação aérea são operados por entidades autónomas a sua situação financeira global e eficiência em gestão em geral tendem a melhorar. Estas são entidades capazes de implementar novos regimes de financiamento para melhorar as instalações e fornecer capacidade adicional.

12.0.2 Em muitos países, o Governo oferece financiamento directo às funções de regulação da administração da aviação civil, enquanto as taxas e

emolumentos da administração vão para os cofres do Governo. Na maioria dos casos essas administrações são mal financiadas e são ineficazes devido a concorrentes prioridades do Governo nos sectores sociais, tais como os de saúde e educação.

- 12.0.3 Um CAA autónomo pode ser um mecanismo para reduzir ou resolver problemas de financiamento. Os custos do CAA são regularizados com a sua certificação, licenciamento e taxas de aprovação e encargos sobre aqueles a quem ele regula. Alguns CAAs também gerem fundos a partir de sobretaxas cobradas sobre os passageiros e destinatários.
- 12.0.4 Em um Estado de pouco tráfego, pode ser rentável combinar a sua estrutura para o CAA autónomo, uma função separada de regulamentação, e para a prestação de serviços de aeroporto e/ou da navegação aérea.
- 12.0.5 As Organizações de Segurança Regional de Supervisão (RSOOs) constituem igualmente um mecanismo de custo eficaz e eficiente para a supervisão regulamentar devido às economias de escala inerentes no uso dos recursos.

12.1 FINANCIAMENTO DAS INFRASTRUCTURA

12.1.1 OBJECTIVO

- 12.1.1.1 O objectivo dos Estados membros é de ter infra-estruturas de aeroportos e de instalações de navegação aérea modernos e adequados que satisfaçam as normas da ICAO SARP e outras normas internacionais.

12.1.2 DECLARAÇÃO DA POLÍTICA

- 12.1.2.1 Os Estados-Membros deverão colocar políticas adequadas e leis para incentivar parceria público - privada no financiamento e gestão de infra-estrutura de aeroportos e de instalações de navegação aérea.

12.1.3 ESTRATÉGIAS

- 12.1.3.1 Na prossecução deste objectivo:

- (i) Os estados-membros devem criar agências autónomas e implementar a corporação, comercialização e privatização na provisão de aeroportos e serviços de navegação aérea.
- (ii) Os Estados-Membros devem incentivar Aeroportos e provedores de serviços de navegação aérea para aplicar o mecanismo de financiamento inovador para modernizar sua infra-estrutura e aumentar a capacidade.

- (iii) Os Aeroportos e os provedores de serviços de navegação aérea deverão colocar um sistema efectivo de contabilização de custos e de receitas, uma metodologia perfeita para determinação da base de custos das taxas, políticas de recuperação de custos internacionalmente reconhecidas e um mecanismo eficaz para a cobrança de taxas, por forma a atrair o financiamento do sector privado.
- (iv) As Autoridades Aeroportuárias deverão adoptar como Política de Receitas a "Caixa - Única".
- (v) As Autoridades Aeroportuárias deverão adoptar Parceria Público-Privada no desenvolvimento e na recolha de receitas não-aeronáuticas.
- (vi) Os Provedores de serviços podem considerar o uso de financiamento de pré-taxas como um meio de financiamento a longo prazo, para os investimentos de larga escala providenciados, existe uma supervisão económica transparente e eficaz dos direitos de utilização e prestação de serviços relacionados, incluindo a auditoria do desempenho e do *benchmarking*.

12.2 FINANCIAMENTO DAS FUNÇÕES DE REGULAÇÃO

12.2.1 OBJECTIVO

- 12.2.1.1 O objectivo dos Estados membros deve ser de ter Autoridades da Aviação Civil eficazes que são adequadamente financiados para realizarem as suas responsabilidades de supervisão regulatória.

12.2.2 DECLARAÇÃO DE POLÍTICA

- 12.2.2.1 Os Estados-Membros devem assegurar que as autoridades de Aviação Civil sejam devidamente financiadas e tenham fontes legais de receitas.

12.2.3 ESTRATÉGIAS

- 12.2.3.1 Na prossecução deste objectivo:

- (i) As funções regulatórias de supervisão deverão ser financiadas através de uma percentagem de Venda Cobrada sobre o custo de bilhetes vendidos nos Estados membros ou uma percentagem de outro(s) encargo(s) da aviação conforme os Estados membros julgarem pertinente.
- (ii) A CAAS cobrará taxas legais pelas inspecções, Certificações, registos e emissão de Licenças, Certificados, Autorizações, Aprovações, etc.

- (iii) As Autoridades da Aviação Civil deverão manter todas as suas receitas para garantir a sustentabilidade das actividades de supervisão contínua eficiente
- (iv) Sempre que for necessário, os Estados-membros deverão fornecer subsídios e atribuições orçamentais para as Autoridades de Aviação Civil sem comprometer a sua independência regulatória.
- (v) Os Estados-Membros devem incentivar a criação de RSOOs para facilitar a partilha de recursos e alcançar economias de escala.

PARTE TRÊS OUTRAS DISPOSIÇÕES

CAPÍTULO TREZE SISTEMAS DE TRANSPORTE INTERMODAL

13.0 PREÂMBULO

- 13.0.1 O transporte é um instrumento indispensável na facilitação da criação de um espaço socioeconómico único capaz de levar à livre circulação de pessoas e bens em África. Para o transporte poder desempenhar o seu pleno papel e surtir um impacto efectivo na integração do Continente, é necessário que haja a integração física de redes; a integração operacional; a interface provedor de serviço-utente; a convergência de políticas; a planificação e o desenvolvimento conjuntos das facilidades e dos sistemas dos transportes; a harmonização de padrões; e investimentos transfronteiriços conjuntos.
- 13.0.2 Concorrências entre os diferentes modos de transporte tendem a produzir um sistema de transporte segmentado e desintegrado. Cada modo procura explorar as suas próprias vantagens em termos dos custos, dos serviços, da fiabilidade e da segurança. Porém, desenvolvimentos recentes tornaram imperioso que tanto os provedores de serviços, como os formuladores de políticas estabeleçam ligações entre os diferentes modos de transporte para a realização do objectivo comum da circulação de pessoas e bens.
- 13.0.3 As expectativas dos passageiros incluem a transferência rápida e directa do centro da cidade para o aeroporto, uma conexão fácil entre as terminais dos aeroportos quando em trânsito, transferência expedita e conveniente de passageiros e suas bagagens de terminais internacionais para domésticas, bem como a disponibilidade de serviços especializados (Terminais aéreas) para check-in no centro da cidade e a provisão de serviços especiais a pessoas com mobilidade reduzida.

13.0.4 No Continente há, hoje, muito poucos exemplos de cooperação no transporte intermodal, e em muitos casos a infra-estrutura capaz de permitir a efectiva deslocação intermodal ou é inexistente, ou insuficiente.

13.1 INTEGRACÃO DA AVIAÇÃO CIVIL COM OUTROS MODOS DE TRANSPORTE

13.1.1 OBJECTIVO

13.1.1.1 O objectivo dos Estados Membros é o de estar dotado de um sistema de transporte bem integrado que ligue o transporte aéreo a outros modos de transporte para a circulação de passageiros e carga.

13.1.1.2 DECLARAÇÃO DE POLÍTICA

13.1.1.3 Os Estados Membros garantem o acesso fácil e bom aos seus aeroportos e entre as terminais através de sistemas de transporte rodoviário e ferroviário bem integrados.

13.1.1.4 O desenvolvimento da aviação no Continente é consistente com o Quatro Estratégico e o Plano de Acção Prioritário do Programa do Desenvolvimento Infra-estrutural da África (PIDA) para 2010 – 2040.

14.3 ESTRATÉGIAS

13.3.1 Na prossecução deste objectivo:

- (i). Os Estados Membros garantem a convergência de políticas; a planificação e o desenvolvimento de facilidades e sistemas do transporte; e a integração operacional para a ligação e a conectividade entre o transporte aéreo e outros modos de transporte;
- (iv) Os Estados Membros estabelecem políticas e legislações apropriadas que deverão promover investimentos transfronteiriços no transporte intermodal; e
- (v) Os Estados Membros formulam políticas e legislações apropriadas que garantam que os provedores das infra-estruturas aeroportuárias, rodoviárias e ferroviárias implementem o sistema da partilha de informações de ligações e comuns e o sistema distribuição pelo sistema do transporte aéreo, rodoviário e ferroviário.

CAPÍTULO CATORZE
LIGAÇÃO DA AVIAÇÃO CIVIL
COM OUTROS SECTORES SOCIO-ECONÓMICOS

14.0 PREÂMBULO

14.0.1 A aviação civil inclui o transporte aéreo (transporte comercial por via aérea), aviação em geral, trabalhos comerciais aéreos (tais como a fotografia e o levantamento aéreo da poeira em culturas), infra-estrutura (tais como facilidades dos aeroportos e da navegação aérea) e a manufatura e a manutenção (tais como para aeronaves, motores e avionicos). O transporte aéreo está no centro do empreendimento da aviação civil.

14.0.2 Tradicionalmente, o transporte aéreo tem registado maior crescimento se comparado com outras indústrias. A procura pelo transporte aéreo é estreitamente ligada ao desenvolvimento económico; ao mesmo tempo o transporte aéreo é força motriz numa economia. A contribuição do transporte aéreo e das indústrias afins da aviação civil às economias locais, nacionais e regionais inclui os resultados e as oportunidades de emprego directamente atribuíveis à aviação civil, bem como o efeito multiplicador sobre as outras indústrias em toda a economia.

14.0.3 Todavia, o transporte aéreo é altamente sensível a, e dependente de desenvolvimentos económicos noutros sectores. Isso tornou-se evidente durante a recente crise económica global. Neste sentido, há vários factores que têm um impacto sobre o desenvolvimento do Transporte Aéreo, incluindo:

14.0.3.1 Factores Económicos e Socio-políticos:

- a) O crescimento; a Recessão; e a Inflação; e
- b) Distúrbios e guerras civis.

14.0.3.2 Perigos Naturais:

- a) O tempo ou eventos climatéricos adversos (por exemplo terramotos, secas, relâmpagos, chuvas torrenciais, neves, ventanias e restrições na visibilidade, etc.);
- b) Eventos geofísicos (por exemplo terramotos, vulcões, tsunamis, cheias e desabamentos de solos)
- b) Condições geográficas (por exemplo terreno adverso ou grandes massas de água);
- c) Eventos ambientais (por exemplo queimadas, actividades a fauna bravia e a infestação de insectos ou pestes); e/ou

d) Eventos de saúde pública (por exemplo epidemias da gripe outras doenças).

14.0.4 Os sectores socioeconómicos que se seguem surtem um importante impacto sobre o crescimento e o bem-estar da Indústria do Transporte Aéreo:

14.0.4.1 **Comércio:** A Indústria do Transporte Aéreo é a primeira força motriz do comércio internacional. A maioria dos passageiros transportados por via aérea são viajantes de negócio ou turistas, enquanto que a grande parte dos produtos, particularmente artigos perecíveis e de alto valor, é predominantemente transportada por ar. O mesmo acontecendo com o correio e encomendas.

14.0.4.2 **Turismo:** A África possui várias atrações e destinos turísticos no centro das economias de vários Estados Membros. A maioria dos viajantes aéreos de fora do Continente é de turistas. Todavia, uma importante porção do mercado do turismo é dominada por transportadoras estrangeiras. Ademais há pouco turismo intra-africano.

14.0.4.3 **Migrações:** A DY promove a integração dos estados africanos. Todavia, a sua implementação é obstaculizada na medida em que neste momento há muitas restrições à circulação de pessoas e bens entre vários Estados. Isto inclui, em particular, as exigências restritas para vistos de entrada e de trânsito de outros estados africanos, o que surte um impacto negativo sobre o desempenho das companhias aéreas africanas e constitui um grande constrangimento às viagens e ao comércio no interior da África.

14.0.4.4 **Alfândegas:** Muitas vezes o transporte aéreo é tratado como uma vaca leiteira, deste modo resultando na imposição de tarifas e taxas alfandegárias proibitivas para a carga, aeronaves e equipamento e serviços de aeronaves e aviação. Invariavelmente, esses custos são imputados nos consumidores levando a custos proibitivos das deslocações aéreas, a reduzido fluxo de passageiros e tráfego e empreendimento aéreo insustentável. A situação é ainda mais exacerbada por complicados regulamentos e procedimentos aduaneiros e estrangeiros.

14.0.4.5 **Tecnologia de Informação e Comunicação:** A tecnologia da informação e comunicação (TIC) proporciona a espinha dorsal do transporte aéreo. Todas as logísticas para o processamento e a circulação de aeronaves, de passageiros e de carga são impossíveis na ausência de uma efectiva arquitectura e operação da TIC. Um rompimento à infra-estrutura da TIC num Estado surte um impacto adverso sobre a segurança e a eficiência das operações do transporte aéreo.

14.0.4.6 **Energia:-** A aviação civil é uma indústria altamente tecnológica que opera na base de equipamento de precisão. As facilidades de gestão dos

aeroportos e do tráfego aéreo, a comunicação na terra e das aeronaves, o equipamento de navegação e vigilância, tudo dependem de energia ininterrupta para o funcionamento. A incidência de fornecimento epiléptico de energia pode levar a consequências catastróficas para a segurança e a eficiência dos voos.

14.0.4.7 **A Indústria dos Combustíveis da Aviação:** O combustível da aviação representa 40% do custo das operações das companhias aéreas. Com efeito, a indústria da aviação é altamente susceptível aos aumentos dos preços de combustível. Na região africana o problema é exacerbado pelos fornecimentos erráticos, a imposição de taxas proibitivas e monopólios no fornecimento de combustível nos aeroportos. Sendo as companhias aéreas africanas significativamente mais fracas que as suas contrapartes estrangeiras, são mais afectadas por esses desafios.

14.0.4.8 **Investigação e Desenvolvimento:** Já desde os princípios do desenvolvimento ordeiro da aviação civil internacional, o centro de atenção da África tem principalmente sido no aspecto das operações da indústria, e isso pode em parte ser atribuído ao seu desempenho e parte mínimos. Para garantir um desenvolvimento e uma participação sustentáveis na aviação civil, os estados africanos devem envolver-se mais na investigação e no desenvolvimento da aviação.

14.0.5 Ao nível operacional, o transporte aéreo requer cooperação activa de outros ministérios ou agências, tais como:

- Migração, emissão de passaportes/vistos;
- Alfândegas e Quarentena;
- Saúde Pública Ambiental e Portuária;
- Segurança e controlo de narcóticos;
- Autoridades de autorização do turismo; e
- Autoridades dos Negócios Estrangeiros.

14.1 **OBJECTIVO**

14.1.1 Os Estados Membros têm como objectivo a promoção e o uso contínuos do transporte aéreo como o motor das suas economias.

14.2 **DECLARAÇÃO DE POLÍTICA**

14.2.1 Os Estados Membros promulgam leis e políticas para garantir que outros sectores socioeconómicos facilitem o crescimento sustentável do transporte aéreo e o permitam desempenhar e seu papel no desenvolvimento nacional e continental em geral.

14.3 **ESTRATÉGIAS**

14.3.1 Na prossecução deste objectivo:

- i) Os Estados Membros adoptam e implementam políticas capazes de promover maior comércio entre si a fim de incrementar o tráfego aéreo.
- ii) Os Estados Membros estabelecem políticas capazes de encorajar os seus cidadãos a patrocinarem destinos turísticos em África, como forma de incrementar as viagens aéreas no Continente;
- iii) Organizadores de excursões e companhias aéreas africanas devem colaborar mais para permitir a indústria africana do transporte aéreo aumentar a sua parte do turismo global para a África;
- iv) Os operadores dos aeroportos devem garantir que os seus aeroportos sejam dotados de um robusto apoio das TICs e que implementem o fornecimento dedicado de serviços das TICs a aeroportos e sistemas de apoio à aviação;
- v) Os Estados Membros garantem a provisão o dedicado fornecimento de energia adequado e ininterrupto às facilidades dos aeroportos e da navegação aérea na medida em que a aviação civil é uma indústria de tecnologia muito avançada que opera na base de equipamento de precisão;
- vi) Os Estados Membros revêem as suas políticas e seus regulamentos das migrações de forma a encorajar deslocações intra-africanas através:
 - da remoção/relaxamento de requisitos de vistos de entrada para cidadãos africanos;
 - da emissão de vistos de entrada nos seus aeroportos internacionais; e
 - da abolição de vistos de transito pelos seus aeroportos.
- (iii) Os Estados Membros implementam políticas alfandegárias e regimes tarifários favoráveis para:
 - aeronaves e peças sobressalentes;
 - importações e exportações de carga; e
 - câmbio de divisas.
- (iv) Os Estados Membros garantem o fornecimento ininterrupto de produtos petrolíferos a aeroportos e companhias aéreas, bem como a justa protecção de companhias aéreas contra o aumento injustificável de preços e práticas extremas na distribuição e na venda dos carburantes da aviação.
- (v) Os Estados Membros garantem que interrupções nos voos internacionais sejam, tanto quanto possível, mantidas ao mínimo e

que, onde aconteçam, as companhias aéreas e os passageiros sejam compensados quando se tratar de questões sócio-políticas;

- (vi) Os Estados Membros apoiam as suas companhias aéreas na obtenção de taxas de seguros favoráveis e, onde possível, proporcionam garantias para a cobertura de riscos sócio-políticos;
- (vii) Os Estados Membros devem adoptar medidas para a criação de instituições de investigação e desenvolvimento focalizadas na aviação civil aos níveis nacional e regional;
- (viii) Os Estados Membros facilitam e assistem os centros de formação na aviação civil para engajamento em arranjos colaborativos com instituições de investigação e universidades tanto nacionais, como internacionais para se manterem a par dos tecnológicos na indústria;
e
- (ix) Os Estados Membros devem integrar a aviação nas instituições do ensino superior como parte do currículo para alunos de graduação e pós-graduação.

APPENDIX 1: ABBREVIATIONS

ACI	-	Conselho Internacional dos Aeroportos
AIS	-	Serviços de Informação Aeronáutica
ACIP	-	Programa Africano de Implementação Compreensiva
AFCAP	-	Política Africana da Aviação Civil
CAFAC	-	Comissão Africana da Aviação Civil
AFI	-	Africana
AFRAA	-	Associação das Companhias Aéreas Africanas
AMU	-	União Magrebina Árabe
ANR	-	Regulamento da Navegação Aérea
AOC	-	Certificado de Operador Aéreo
ASECNA	-	Agência da Segurança da Navegação Aérea em África e Madagáscar
ASET	-	Equipa Africana do Reforço da Segurança
CUA	-	Comissão da União Africana
AVSEC	-	Segurança da Aviação
UA	-	União Africana
BASA		Acordos Bilaterais nos Serviços Aéreos
BSP	-	Plano de Liquidação de Contas
CAAs	-	Autoridades da Aviação Civil
CAEP	-	Comité sobre a Protecção do Ambiente da Aviação
CEN – SAD	-	Comunidade dos Estados Sahelo-Saarianos
CNS/ATM	-	Vigilância da Navegação da Comunicação/Gestão do Tráfego Aéreo
COMESA	-	Mercado Comum para a África Oriental e Austral
COSCAP	-	Segurança Operacional Cooperativa e Programa de Desenvolvimento Contínuo da Utilidade
EAC	-	Comunidade da África Oriental
CEDEAO	-	Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental
EOC	-	Centros Operacionais de Emergência
CEEAC	-	Comunidade Económica dos Estados da África Central
UE	-	União Europeia
PIB	-	Produto Interno Bruto
GNSS	-	Sistema Global de Satélite de Navegação
IFATCA	-	Federação Internacional da Associação de Controladores do Tráfego Aéreo
IFATPA	-	Federação Internacional da Associação de Pilotos de Companhias Aéreas
ISSG	-	Grupo da Estratégia da Segurança da Indústria
TIC	-	Tecnologia da Informação e Comunicação
ICAO	-	Organização Internacional da Aviação Civil
IGAD	-	Autoridade Intergovernamental para o Desenvolvimento
IGHC	-	Conselho Internacional do Manuseamento em Terra
IATA	-	Associação Internacional do Transporte Aéreo
JAR	-	Requisitos Conjuntos da Aviação
LAGS	-	Aerossóis Líquidos e Geis
MANPADS	-	Sistema de Defesa Aérea portátil pelo Homem

MASA	-	Acordo Multilateral dos Serviços Aéreos
MBM	-	Medida da Base do Mercado
MRTD	-	Documento do Mecanismo Legível de Viagem
NEPAD	-	Nova Parceria para o Desenvolvimento de África
ZCP	-	Zona de Comércio Preferencial
PBN	-	Navegação de Base de Desempenho
PPP	-	Parceria Público-Privada
CER	-	Comunidade Económica Regional
RSOOS	-	Organizações Regionais de Supervisão da Segurança
SADC	-	Comunidade de Desenvolvimento da África Austral
SDR	-	Direitos de Saque Especiais
SARPS	-	Práticas-padrão e Recomendadas
SSFA	-	Programa de Espaços Aéreos Seguros para a África
UEMOA	-	União Económica e Monetária da África Ocidental
OMS	-	Organização Mundial da Saúde
DY	-	Decisão de Yamoussoukro

APPENDIX 2: LIST OF INTERNATIONAL AIR LAW INSTRUMENTS

- Convenção de Varsóvia (1929) Regras de Transporte Internacional por Ar
- Convenção Internacional sobre a Aviação Civil (1944)
- Acordo Internacional sobre a Aviação Civil (1944)
- Acordo Internacional sobre Trânsito nos Serviços Aéreos
- Convenção de Genebra (1948) Reconhecendo Direitos de Tráfego de Aeronaves
- Convenção de Roma (1952) sobre Prejuízos a Partes Terceiras na Superfície
- O Protocolo de Aia (1955). Emenda à Convenção de Varsóvia de 1929
- Convenção de Guadalajara (1961) Suplementando a Convenção de Varsóvia de 1929
- Convenção de Tóquio (1963) sobre Ofensas e outros Actos Cometidos em Aeronaves a Bordo
- Convenção de Aia (1970). Posse ilegal de Aeronaves
- Protocolo da Cidade de Guatemala (1971) Emendando a Convenção de Varsóvia de 1929, tal como emendada pelo Protocolo de Aia de 1955
- Convenção de Montreal (1971) sobre Actos Ilegais contra a Segurança da Aviação Civil
- Protocolo Adicional No. 1 (1975) que Emenda a Convenção de Varsóvia de 1929
- Protocolo Adicional No. 2 (1975) que Emenda a Convenção de Varsóvia de 1929, tal como emendada pelo Protocolo de Aia de 1955
- Protocolo Adicional No. 3 (1975) que emenda a Convenção de Varsóvia de 1929, tal como emendo pelo Protocolo de Aia de 1955 e o Protocolo da Cidade de Guatemala de 1971
- Protocolo de Montreal No. 4 (1975) que emenda a Convenção de Varsóvia de 1929, tal como emendada pelo Protocolo de Aia de 1955
- Protocolo de Montreal (1978) que emenda a Convenção de Roma de 1952
- Protocolo relativo à uma Emenda à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional [Artigo 83 bis] Aluguer, charter ou intercâmbio

- Protocolo relativo à uma Emenda à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional [Artigo 3 bis] Não-uso de armas contra aeronaves civis em voo
- Montreal Supplementary Protocol (1988) Acts of violence at airports
- COSPAS-CARSAT Agreement (1988) International satellite system for search and rescue
- Convenção sobre a Marcação de Explosivos Plásticos
- Convenção de Montreal (1999) sobre Regras o Transporte Internacional por Via Aérea
- Convenção sobre Interesses Internacionais no Equipamento Móvel (Convenção da Cidade do Cabo de 2001)
- Protocolo à Convenção sobre Interesses Internacionais no Equipamento Móvel relativo a Questões Específicas à Equipamento de Aeronaves (Protocolo da Cidade de Cabo sobre Equipamento de Aeronaves, 2001)
- Convenção sobre a Compensação por Prejuízos a Partes Terceiras, Resultantes de Actos de Interferências Ilegais Envolvendo Aeronaves, 2009
- Convenção sobre a Compensação por Prejuízos Causados por Aeronaves a Partes Terceiras (Convenção sobre Riscos Gerais – 2009)
- Convenção sobre a Supressão de Actos Ilegais Relativos à Aviação Civil Internacional (Convenção de Pequim de 2010)
- Protocolo Suplementar à Convenção sobre a Supressão de Posse Ilegal de Aeronaves (Protocolo de Pequim de 2010)
- Convenção-quadro das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas UNFCCC)

APÊNDICE 3: PROGRAMA DE METAS

O apêndice 3 que constituirá a base de implementação e supervisão desta política será elaborado pela CAFAC.

Feito em Luanda, ao 24 de Novembro de 2011.

EX.CL/699 (XX)
Anexo 7

PLANO DE ACÇÃO DOS TRANSPORTES FERROVIÁRIOS (2012-2015)
21-25 DE NOVEMBRO DE 2011, LUANDA, ANGOLA

AFRICAN UNION

الاتحاد الأفريقي



UNION AFRICAINE

UNIÃO AFRICANA

P. O. Box 3243, Addis Ababa, ETHIOPIA Tel.: (251-11) 5525849 Fax: (251-11) 5525855 Website: www.africa-union.org

**SEGUNDA CONFERÊNCIA DA UNIÃO AFRICANA
DOS MINISTROS AFRICANOS RESPONSÁVEIS
PELO TRANSPORTE FERROVIÁRIO
21 - 25 DE NOVEMBRO DE 2011
LUANDA, ANGOLA**

AU/TPT/EXP/PI.Ac. /FT (II)

**PLANO DE ACÇÃO
DOS TRANSPORTES FERROVIÁRIOS
2012 - 2015**

N.º	IV. Objectivos	Actividades e Acções	Indicadores de resultados	Estruturas Responsáveis	Estruturas responsáveis e abrangidas	Período
A	Política e Estratégia sobre dos Transportes Ferroviários					
A.1	Conectividade da Rede de Caminhos-de-Ferro Africanos	Aceleração da implementação do PIDA PAP	Relatório	UA	BAD (CEA) NEPAD CUA ESTADOS	2012 - 2020
A.2	Desenvolver as Tecnologias de Informação e das Telecomunicaçõesno sector ferroviário	Formular políticas que visem uma maior utilização das TICs no melhoramento da gestão comercial, da exploração e da rentabilidade financeira Criar uma base de dados sobre a gestão das redes ao nível das CERs e da UAC para o acompanhamento da actividade do sub-sector ferroviário	Relatório de estudos	UA	UAC CER CEA ESTADOS	2012 -2015
A.3	Melhor a salvaguarda e de segurança do transporte ferroviário	Implementar as tecnologias modernas em matéria de segurança do tráfico ferroviário em caso de calamidades ferroviárias	Relatório de Estudos	Estados	UA UAC CER	2012 - 2013

A.4	Desenvolver a indústria ferroviária	Levar a cabo estudos de criação de indústrias de fabrico dos equipamentos ferroviários adaptados às necessidades do mercado africano	Relatório de Estudos	Estados	UAC	2012 - 2040
A.5	Ter em conta o impacto ambiental do transporte ferroviário	Levar a cabo estudos de impactos ambientais dos transportes ferroviários Assegurar operações que respeitem o meio ambiente	Relatório de Estudos	Estados	CUA	2012 – 2015 2008 - 2010
B	Sistemas de Gestão					
B.1	Elaborar de um modelo africano para a reestruturação das redes ferroviárias	Avaliar os processos de reestruturação e de privatização nos domínios económico, financeiro, técnico e social	Relatório de avaliação e modelo	UA	CER CUA	2012 – 2015
B.2	Elaborar um mecanismo de acompanhamento da actividade ferroviária africana	<ul style="list-style-type: none"> • Elaborar políticas tendentes a promover a utilização de ferramentas modernas de gestão do pessoal para melhorar a produtividade • Criar uma base de dados para partilhar experiências • Encorajar a troca de informação para uma melhor gestão das empresas ferroviárias • Criação de uma rede de troca de sistemas de gestão e de informação (site WEB) 		UAC	UA, CER	2012 – 2015

C	Reforço das Capacidades Humanas e Gestão de Competência					
C.1	Avaliar as capacidades de formação no domínio dos caminhos-de-ferro	<ul style="list-style-type: none"> • Elaborar o programa de restauração de escolas e centros de formação em função das necessidades do mercado • Restaurar as capacidades africanas de formação do pessoal qualificado dos caminhos-de-ferro 	Relatório de Estudos	UA	ESTADOS UA, CER, Doadores	2012 - 2015
D	Financiamento do transporte ferroviário					
D.1	Mobilizar recursos de financiamento das infra-estruturas	<ul style="list-style-type: none"> • Criar mecanismos para fundos de investimento de infra-estruturas através da análise das diferentes opções de financiamento • Sensibilizar a comunidade dos doadores para aumentarem os meios de intervenção a favor do programa • Promover a boa governação 		Estados	UA CER Doadores	2008 - 2010
E	Concepção e Actualização das bases de dados					
F.1	Criação de um Banco de dados ferroviários	<p>Conceber o estabelecimento de um Banco de Dados</p> <p>Prestar as informações aos actores ferroviários e a todos os interessados pelas actividades ferroviárias</p> <p>Dispor de elementos de avaliação e de comparação do rendimento das redes e partilhar as experiências de gestão</p>		CUA	CER, ESTADOS	2008 - 2010

2012

Report of the 2nd Ordinary Session of the AU conference of ministers of transport Luanda, Angola, 21 – 25 November 2011

African Union

African Union

<http://archives.au.int/handle/123456789/4638>

Downloaded from African Union Common Repository