

舉辦 ICAO 國際媒體記者團之主要目的在呼籲各國支持臺灣參與 ICAO。倘非中國大陸反對，臺灣的參與根本不是問題。自 1971 年聯合國第 2758 號決議承認中華人民共和國為中國的唯一代表後，大部分國家逐漸不承認臺灣為國家，但臺灣至今仍有自己的政府、軍隊及以三民主義為原則的憲法。事實上臺灣就如一個國家在運作。有趣的是，與臺灣經貿往來最密切的是中國大陸，這證明政治是一回事，經貿是另一回事。

ICAO 國際媒體記者團所有行程均由臺灣外交部處理，行程規劃完善，進行順利。最令人印象深刻是臺灣人民的教育，尤其是尊敬長輩，這是在西方早已失去的美德，所有表示西方傳統淪喪的學者均應參訪臺灣，以重新瞭解該美德。

首個行程是拜會國組司謝司長。臺灣參與 ICAO 的訴求與飛航安全息息相關，主要有以下幾個方面：1. 臺灣的參與有助於 ICAO 整合飛航安全體系。2. 參與 ICAO 有助於臺灣更快取得 ICAO 公布之資訊。3. 有助於臺灣更快落實 ICAO 的規定。4. ICAO 正推動全球安全資訊共享系統，為維國際飛航安全，臺灣不應被排拒在外。5. 反恐合作需全球安全體系有效整合，因此臺灣需及時獲得相關資訊及採取措施。6. 臺灣可與 ICAO 會員國分享經驗，貢獻一己之力。

第二天下午拜訪華航甚為成功，得進一步瞭解臺灣參與 ICAO 最大的益處是可以更及時獲得 ICAO 的資訊，以有效及安全地管理臺灣的飛航管制區。另參觀華航的訓練中心亦令人印象深刻。第三天拜會桃園市政府並瞭解縣府的航空城計畫，不禁聯想此為葡國企業之一大商機。第四天為文化參訪。

第五天拜會飛航安全調查委員會王執行長興中，在聽取簡報後瞭解臺灣已達 ICAO 統計之安全水準，臺灣的參與對 ICAO 當有助益。下午參觀桃園機場，機場人員對細節的重視、親切及專業令人印象深刻，實可作為教學人員的個案研究。

最後一個行程由駐葡萄牙代表處接洽安排，在中華民國飛行員協會顧昕理事長陪同下赴該協會參訪，並進一步瞭解第一線人員的實際工作情形。

查飛行員協會雙月刊(Sirius Maganize Aviao e Espao)除分贈協會會員外，亦分送各相關機關團體及學校。一般讀者均為航空業界人士。S 副主席之專文當對推動我以觀察員參與 ICAO 有所助益。另 S 副主席對該訪團各項規劃與接待亦多所讚譽，對提昇我國正面形象著有宏效。



APPLA

PALAVRA DO ORIENTE

A ideia do governo de Taiwan subjacente à organização da visita prende-se com a tentativa de obtenção do estatuto de Estado Observador na ICAO

Texto Miguel Silveira *



■ O vice-presidente da APPLA, Miguel Silveira, com o responsável pela logística do grupo de trabalho, Peter Sun, recebendo informação sobre a visita à Associação de Pilotos de Taiwan

ATRAVÉS DE UM CONVITE que me foi formulado pela Representação de Taiwan em Portugal, entre os dias 1 e 7 de setembro visitei aquele país, integrando um grupo de 22 pessoas, onde se encontravam, entre outros, diplomatas, especialistas em assuntos aeronáuticos regulamentares, jornalistas e eu, especialista e académico em Safety e assuntos aeronáuticos operacionais.

A ideia do governo de Taiwan subjacente à organização desta visita prende-se com a tentativa de obtenção do estatuto de Estado Observador na ICAO. Nada de relevante haveria não fosse o caso de Taiwan não ser reconhecido como país pela República Popular da China (RPC). Na realidade, em 1971,

a Resolução 2758 das Nações Unidas (depois de tremenda pressão por parte da RPC), reconheceu a RPC como representação única da China nas Nações Unidas, levando a que, gradualmente, a maioria dos países descontinuasse o reconhecimento de Taiwan como nação. No entanto, até ao presente, Taiwan tem um governo independentemente eleito pelos seus cidadãos, Forças Armadas próprias e uma Constituição baseada em três princípios democráticos: «Uma república democrática, governada pelas pessoas e para as pessoas.» Na realidade, para todos os efeitos práticos, Taiwan funciona como um país. Ironicamente, a nação com a qual Taiwan tem a maior troca na sua balança co-

mercial é a República Popular da China, o que prova que política pode ser uma coisa e negócio outra.

Toda a organização da visita esteve a cargo do Ministério dos Negócios Estrangeiros de Taiwan, tendo decorrido de forma imaculada. Horários cumpridos, acesso a tudo o que se possa imaginar, simpatia sem igual, mas, sobretudo, o que mais me impressionou foi a educação das pessoas de Taiwan, especialmente no que toca à deferência para com as gerações mais velhas. Certamente que Taiwan continua a praticar costumes que o Ocidente parece ter já perdido, estabelecendo desta forma um contraste com aquilo que alguns sociólogos e filósofos afirmam ser a decadên-

cia do Ocidente. Um bom substituto para a leitura e entendimento de muitas das teorias da decadência do Ocidente será uma visita a Taiwan.

A primeira reunião decorreu no Ministério dos Negócios Estrangeiros e foi liderada pelo diretor-geral do Departamento das Organizações Internacionais, Dr. Kelly Hsieh. A estratégia ficou clara e baseia-se nos seguintes aspetos, que têm o peso inerente a matéria tão séria quanto Safety e Security:

1. Avançar para um céu integrado: a participação de Taiwan na ICAO ajudará o cumprimento da missão da Organização, ou seja, garantir um seguro (Safe and Secure) e sustentável desenvolvimento da aviação comercial internacional, permitindo um sistema integrado (universal) de navegação aérea.
2. Obter informação em tempo útil: a participação de Taiwan na ICAO permitirá ao «país» obter informação em tempo útil emanada por esta Organização, por exemplo, Standard and Recommended Practices (SARPs), estando assim no *loop* das razões que levam à composição e emanação da regulamentação. Desta forma, a organização, desenvolvimento e operação da Flight Information Region (FIR) de Taipei cumprirá atempadamente os requisitos da ICAO.
3. Implementar regulamentação internacional: no seguimento do ponto anterior, os aspetos técnicos que a ICAO deseja ver implementados em todas as FIRs serão mais rápida e racionalmente coordenados e implementados na FIR de Taipei.
4. Participar nos mecanismos da ICAO: estando a ICAO a promover o sistema GSIE – Global Safety Information Exchange, cujo objetivo é melhorar a partilha de informação de Safety, Taiwan não deverá ser excluída deste sistema. No mesmo sentido, Taiwan deve fazer parte do USOAP – Universal Safety Oversight Audit Program da ICAO, permitindo que esta região seja auditada de acordo com os *standards* preconizados pela ICAO.
5. Participar na cooperação global do combate ao terrorismo: os esforços de Security serão tanto mais eficazes quanto mais integrados forem a nível internacional. Para tal, é crucial que Taiwan



■ Miguel Silveira com o eleito chefe do grupo de trabalho, Ian Williams

tenha acesso à documentação pertinente em tempo útil, para assim poder implementar de imediato todas as medidas necessárias.

6. Partilhar a experiência de Taiwan: Taiwan poderá partilhar as suas experiências diretamente com os Estados membros da ICAO, contribuindo para o desenvolvimento global da aviação.

No segundo dia, aquela que deveria ter sido uma das reuniões mais importantes do programa, na Civil Aeronautics Administration (CAA), parte integrante do Ministério dos Transportes e Comunicações, saldou-se como a única desilusão dos trabalhos, pois pouco se discutiu e, consequentemente, nada se adiantou.

Já a primeira reunião da tarde deste mesmo dia, na China Airlines (a transportadora aérea oficial de Taiwan), seria um sucesso. Liderada pelo seu sénior vice-presidente, Dr. Steve Yang, teve como participantes ativos, para além do nosso grupo, as seguintes personalidades: vice-presidente Corporate Safety Office, Jia-Min Sun, vice-presidente de Corporate Communications, Pierre Yang, e vice-presidente assistente de Corpora-

te Development, Jenny Tsao. A grande vantagem para o transporte aéreo advinda da entrada de Taiwan na ICAO ficou clara: a receção em tempo útil da informação oriunda da ICAO permitirá uma gestão mais segura e eficiente do transporte aéreo em toda a FIR (espaço aéreo) e aeroportos de Taiwan.

Houve ainda oportunidade para visitar o centro de treino da China Airlines, a qual foi inesquecível, tanto no plano oficial dos trabalhos, como no plano pessoal, pois o meu interesse nas organizações de transporte aéreo transcende o plano funcional, tendo o centro de treino, no que respeita à infraestrutura, exibido o plano mais académico da empresa, cujos meios evidenciaram uma enorme dedicação à excelência do treino e da aprendizagem.

A segunda reunião do dia decorreu na Câmara Municipal de Taoyuan, região onde se situa o Aeroporto Internacional de Taiwan. Liderada pelo seu presidente, Dr. John Chih-Yang Wu, a reunião serviu essencialmente para nos dar a conhecer o megaprojeto para o chamado Aerotrópolis de Taoyuan, o qual será o ▶



maior projeto metropolitano na história de Taiwan. Os pormenores do Aero-trópolis ficaram a cargo do engenheiro Wei F. Lee: área de desenvolvimento do projeto: mais de 4500 hectares; investimento previsto: 130 biliões; *revenue* previsto: 59 biliões; novos postos de trabalho previstos: 300 mil. Não pude evitar pensar que reputadas construtoras portuguesas terão nesta iniciativa uma boa oportunidade, devendo eu, através da APPLA, levar esta informação a quem de direito, contribuindo assim para o desenvolvimento das empresas portuguesas.

O terceiro dia foi totalmente dedicado ao aspeto cultural de Taiwan. Tanto eu como aqueles que viriam a ser os meus amigos naturalmente eleitos nesta viagem, o japonês Nishida e o filipino Eric Apolonio, decidimos passar a manhã a trabalhar no hotel. O programa da tarde e da noite foi definido pelos meus dois companheiros, profundos conhecedores da «verdadeira» Taipei, sendo a missão conhecer a verdadeira cidade, onde o seu povo se movimenta.

O quarto dia começou com uma reunião com o Dr. Thomas Wang, diretor executivo do Aviation Safety Council. A apresentação percorreu vários acidentes aéreos ocorridos ao longo dos tempos em Taiwan e/ou com companhias de Taiwan. Ficámos na posse documental de que Taiwan está já ao nível estatístico de segurança do transporte aéreo ICAO e que a entrada de Taiwan para este organismo da UN seria uma mais-valia para a segurança aérea internacional.

A segunda reunião foi com o Prof. Doutor Joel Shon, no Departamento Internacional de Negócios da Universidade de Tecnologia de Tainan, havendo assim um suporte académico para a tentativa de levar Taiwan aos auspícios da ICAO, ou melhor, segundo se ia revelando mais adequado, levar a ICAO aos auspícios de Taiwan e de todas as regiões que por bem e para o bem querem pertencer a uma entidade que zela pela segurança e eficiência do transporte aéreo internacional.

A terceira reunião do dia foi com a direção do Aeroporto Internacional



■ Miguel Silveira trocando impressões com o ministro delegado dos Assuntos Internos, Chu-Chia Lin

de Taoyuan, onde, uma vez mais, ficaram demonstradas as vantagens na questão ICAO, tendo ainda havido lugar a uma visita alargada ao aeroporto, o qual impressiona pela atenção ao pormenor, simpatia e profissionalismo dos funcionários, um exemplo prático a reter e do qual qualquer académico faria um *case-study* sobre Security, cujo título seria: «Como Praticar Security em Aeronáutica Mantendo o Mais Elevado Padrão Protocolar».

O acontecimento final do dia (para o restante grupo, não para mim) foi uma reunião/visita ao Serviço de Controlo de Tráfego Aéreo, Navegação Aérea e Meteorologia Aeronáutica. Uma das matérias em apreço foi a FIR de Taipei, a qual, com cerca de 180 mil milhas náuticas quadradas, controla cerca de 1,3 milhões de voos por ano, os quais transportam, aproximadamente, 40 milhões de passageiros. A FIR de Taipei confina com as FIRs de Fukuoka, Manila, Hong Kong e Xangai. Semanalmente, os movimentos através da FIR são: 150 voos regulares para e da Europa; 400 para e dos Estados Unidos; 660 para e do Japão; mais de 1200 sobrevoos do

estreito de Taiwan. Números impressionantes e que colocam o espaço aéreo de Taiwan como um dos mais movimentados do mundo. Faz sentido esta região (ou país, conforme a visão) pertencer à ICAO? Sendo o espaço aéreo do globo «controlado» pela ICAO de longe o mais seguro, a segurança dos utentes do espaço aéreo de Taiwan deverá falar por si só, mas a política, por vezes, tem os seus desígnios, difíceis de entender.

No final da visita ao ATC, um acontecimento teve lugar: a Associação de Pilotos de Taiwan foi localizada pelo Ministério dos Negócios Estrangeiros e dois elementos estariam à minha espera. Um BMW preto com vidros fumados e dois homens extremamente bem vestidos, um de 30 e poucos anos, outro de 50 e poucos, aguardavam-me, ostentando os imprescindíveis óculos escuros de aviador. Olhar para estas duas distintas personagens encheu-me de orgulho em ser também aviador. O autocarro da comitiva parou, a porta abriu-se e o delegado do Ministério dos Negócios Estrangeiros de Taiwan anunciou numa voz quase militar: «*Captain Silveira, your friends from the Pilots As-*

sociation await you.» Desci do auto-carro e já uma mão estava esticada na minha direção: «Hi Captain, my name is David Koo and I am the President of the Pilots Association of Taiwan; it is a distinct pleasure to meet you.» Respon-di conforme manda o protocolo, mas já outra mão estava esticada: «Hi Captain, I am Jaito Dominguez, Boeing 747 First Officer and I will be driving you to our Association.» Entrei no BMW e deixei-me conduzir para uma reunião informal, num ambiente de quase misticismo oriental, cruzado com uma estranha energia de *underground movement*, em que me foi dada a conhecer a realidade dos pilotos de linha aérea de Taiwan.

O último dia dos trabalhos oficiais da visita teve início com uma reunião liderada pelo ministro delegado dos Assuntos Internos, Dr. Chu-Chia Lin. Basicamente, ficou assente e claro todo o empenho político para o sucesso da missão em curso, a qual será tratada na próxima assembleia geral da ICAO,

que terá lugar em Montreal entre 24 de setembro e 4 de outubro.

Seguindo a boa tradição de Taiwan, os trabalhos oficiais terminaram com um almoço a convite do diretor-geral do Departamento Internacional e Serviços de Informação do Ministério dos Negócios Estrangeiros. Dividimo-nos por três mesas, tendo cada uma pelo menos três representantes do governo de Taiwan. Na minha mesa ficaram sentados três: o diretor-geral adjunto para os Assuntos Europeus, Dr. Yaser Tai-hsiang Cheng, o Dr. Philip Shih, chefe de Secção para os Media, Departamento de Serviços de Informação Internacional, e alguém mais cujo registo me escapou.

Neste derradeiro almoço da visita, ombro a ombro comigo sentou-se um dos representantes oficiais. Após a conversa circunstancial, olhou-me diretamente nos olhos e perguntou-me: «Are you a Pilot?» Respon-di-lhe que sim. Ele disse-me que era capaz de reconhecer um piloto em qualquer lugar. Sorri e perguntei-lhe porquê. Os olhos do

meu interlocutor atingiram um ponto de concentração quase transcendental e respondeu-me: «My best friend was a Pilot.» Retribuí-lhe um olhar penetrante até à alma e ele entendeu que eu tinha registado o passado «was» e o seu nível de concentração. Disse-me: «I come from a large family and my closest brother, my best friend, was a Pilot. He died in an accident.» Mantivemos os olhos fixos, alimentando uma conversa silenciosa. A profundidade do olhar foi dando lugar a um sorriso e nada mais lhe perguntei, pois para este homem a minha presença como convidado no seu país, algo que nunca esquecerei, transcendia largamente o institucional: era pessoal. As nossas vidas ficaram ali, naqueles preciosos segundos, unidas para sempre. Entenderá a política internacional o profundo sentir de dois seres sentados à mesa de um restaurante em Taipei? Tenho que acreditar que sim. 

* Vice-presidente APPLA.

AEROPORTO DA MADEIRA | MADEIRA AIRPORT

Um espaço de topo
com marcas top.
Top area, top brands.

Nova área comercial no piso de
embarque, mais confortável e sofisticada.
Novas lojas com as melhores marcas!
Confirme antes de partir.

New shopping area in boarding zone, more modern
and fashionable. New stores with top brands!
Check it before departure.

