



RELATÓRIO DE REGULAÇÃO 2021

FICHA TÉCNICA

Título

Relatório de Regulação - 2021

Agência de Aviação Civil

EDIÇÃO

AAC - Agência de Aviação Civil

Código Postal 7940-010

Achada Grande Frente, Praia, C.P. 371

Tel.: 2603430 / email: dgeral@aac.cv

Site: www.aac.cv

COORDENAÇÃO TÉCNICA

Gabinete de Planeamento, Qualidade e Estatística

DATA

Abril de 2022

ÍNDICE

Lista de Figuras.....	4
Lista de Tabelas.....	5
Lista de Siglas, Abreviaturas e Acrónimos.....	6
MENSAGEM DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA AAC	9
1. CONJUNTURA DA ATIVIDADE DE TRANSPORTE AÉREO	13
2. CARACTERIZAÇÃO INSTITUCIONAL.....	27
2.1. Papel e Organização	27
2.2. Identidade Estratégica.....	29
2.3. Recursos Humanos	31
2.4. Recursos Financeiros	37
2.5. Stakeholders.....	41
2.6. Planeamento Estratégico	43
3. ATIVIDADE JURÍDICA	45
4. ATIVIDADE INTERNACIONAL.....	47
5. SEGURANÇA OPERACIONAL (<i>SAFETY</i>)	51
5.1. Programa Nacional de Segurança Operacional.....	53
5.2. Atividades de Licenciamento, Certificação, Aprovação e Registo - <i>Safety</i>	57
5.3. Atividade de Supervisão - <i>Safety</i>	67
6. SEGURANÇA E FACILITAÇÃO (<i>SECURITY</i>).....	77
7. REGULAÇÃO ECONÓMICA	81
8. CONSUMIDORES – PROTEÇÃO AO PASSAGEIRO.....	89

Lista de Figuras

Figura 1 – Evolução de tráfego de passageiros a nível mundial, 1945-2022	13
Figura 2 – Diferença regional no ritmo de recuperação (Nº de passageiros, em relação aos níveis de 2019)	14
Figura 3 – Evolução de movimento de aeronaves em Cabo Verde, 2011-2021	18
Figura 4 – Evolução de movimento de passageiros em Cabo Verde, 2011-2021	19
Figura 5 – Evolução de movimento de carga em Cabo Verde, 2011-2021	19
Figura 6 – Evolução de movimento de correio em Cabo Verde, 2011-2021	20
Figura 7 – Estrutura Orgânica da AAC	28
Figura 8 - Colaboradores ativos em 2021	31
Figura 9 - Colaboradores por Unidade Orgânica (UO), 2021	32
Figura 10 – Colaboradores por grupo, 2021	32
Figura 11 – Colaboradores por género, 2021	32
Figura 12 - Trabalhadores por nível académico, 2021	34
Figura 13 – Prestadores de serviço por nível académico, 2021	34
Figura 14 – Ausências ao trabalho, 2021	35
Figura 15 – Composição de rendimentos operacionais, 2021, %	37
Figura 16 – Composição de gastos operacionais, 2021, %	38
Figura 17 – Participação em grupos de trabalho internacionais, 2021	48
Figura 18 – Domínios de atuação a nível de Segurança Operacional	51
Figura 19 – Status de implementação do PNSO em 31/12/2021	54
Figura 20 – Nível de cumprimento pela Cabo Verde de SSP Foundation PQ em 31/12/2021	55
Figura 21 – Nível de cumprimento de SSP Foundation PQ, por área, em 31/12/2021	55
Figura 22 – Aeroportos e Aeródromos de Cabo Verde ativos em 2021	58
Figura 23 – Pessoal Aeronáutico com Licenças ativas em 31/12/2021	64
Figura 24 – Certificação Médica do Pessoal Aeronáutico, 2021	66
Figura 25 – Evolução das ações de supervisão <i>Safety</i> , 2019-2021	67
Figura 26 – Atividades inspetivas no domínio de Aeródromos, 2021	68
Figura 27 – Atividades inspetivas no domínio de Navegação Aérea, por instalação, 2021	69
Figura 28 – Atividades inspetivas por serviço de Navegação Aérea, 2021	69
Figura 29 – Inspeções no domínio de Aeronavegabilidade realizadas em 2021	70
Figura 30 – Inspeções no domínio de Operações de Voo realizadas em 2021	70
Figura 31 – Inspeções no domínio de Medicina Aeronáutica, 2021	71
Figura 32 – Ocorrências notificadas em 2021	74
Figura 33 – Ocorrências com pássaros notificadas, 2019 – 2021	75
Figura 34 – Evolução das ações de supervisão <i>Security</i> , 2019-2021	78
Figura 35 – Ações de supervisão no domínio <i>Security</i> , 2021	78
Figura 36 – Caracterização dos Acordos de Serviços Aéreos Internacionais à 31/12/2021	82
Figura 37 – Reclamações apresentadas durante o ano 2021 (Nº das reclamações)	89
Figura 38 – Evolução das Reclamações por tipo de operador, 2021/2020 (Nº das reclamações)	90
Figura 39 – Motivos de Reclamações Referentes às Companhias Aéreas, em 2021 (Nº de Queixas)	90

Lista de Tabelas

Tabela 1 – Indicadores operacionais a nível mundial, 2021 (% versus 2019).....	13
Tabela 2 – Trabalhadores por grupo profissional, 2021	33
Tabela 3 – Trabalhadores por antiguidade, 2021	33
Tabela 4 – Trabalhadores por escalão etário, 2021.....	33
Tabela 5 – Prestadores de serviço por escalão etário, 2021	34
Tabela 6 – Performance económica 2021, mESC	38
Tabela 7 – Atividade de Licenciamento, Certificação, Aprovação e Registo, <i>Safety</i> , 2019-2021	57
Tabela 8 – Características dos Aeródromos de Cabo Verde	58
Tabela 9 – Aeródromos certificados em 31/12/2021.....	59
Tabela 10 – Serviços de Navegação Aérea certificados em 31/12/2021.....	60
Tabela 11 – Certificados de Operadores Aéreos válidos em 31/12/2021	60
Tabela 12 – Aeronaves inscritas no Registo Aeronáutico de Cabo Verde em 31/12/2021	62
Tabela 13 – Atividade de Certificação das aeronaves, 2021	62
Tabela 14 – Status dos Certificados de OMA's em 31/12/2021.....	63
Tabela 15 – Atividade de Licenciamento do Pessoal Aeronáutico, 2021	64
Tabela 16 – Organizações de Formação Aprovadas à 31/12/2021	65
Tabela 17 – Supervisão dos Aeródromos, 2021.....	68
Tabela 18 – Supervisão dos Prestadores de Navegação Aérea, 2021	68
Tabela 19 – Supervisão no domínio de Aeronavegabilidade, 2021.....	70
Tabela 20 – Supervisão no domínio de Operações de Voo, 2021	70
Tabela 21 – Supervisão do pessoal aeronáutico e das organizações de formação aprovadas, 2021	71
Tabela 22 – Supervisão no domínio de Medicina Aeronáutica, 2021	71
Tabela 23 – Aprovações dos Programas e Procedimentos de Segurança, 2021	77
Tabela 24 – Certificações de pessoal Security, 2021	78
Tabela 25 – Operadores Aéreos nacionais licenciados, 2020 – 2021	81
Tabela 26 – Operadores Aéreos Estrangeiros autorizados em 2021.....	83
Tabela 27 – Empresas licenciadas para Assistência em Escala em 2021	84
Tabela 28 – Operadores licenciados para Assistência em Escala em 2021, N° por categoria e aeroporto	84
Tabela 29 – Reclamações de passageiros, 2020-2021	89

Lista de Siglas, Abreviaturas e Acrónimos

AAC	Agência de Aviação Civil
AIAC	Aeroporto Internacional Amílcar Cabral
AIAP	Aeroporto Internacional Aristides Pereira
AICE	Aeroporto Internacional Cesária Évora
AIDP-NM	Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela
AMA	Aeródromo do Maio
ANAC Brasil	Agência Nacional de Aviação Civil do Brasil
ASA	Empresa Pública de Aeroportos e Segurança Aérea
ASF	Aeródromo de São Filipe
ASN	Aeródromo de São Nicolau
BCV	Banco de Cabo Verde
BAG	Banjul Accord Group
BAGAIA	(Banjul Accord Group Accident Investigation Agency): Agência de Investigação de Acidentes do Grupo do Acordo de Banjul
BAGASOO	(Banjul Accord Group Aviation Safety and Oversight Organization): Organização de Supervisão de Segurança de Aviação do Grupo
CAFAC	Comissão Africana de Aviação Civil
CV-CAR	Regulamento Aeronáutico de Cabo Verde
IATA	(International Air Transport Association): Associação de Transporte Aéreo Internacional
ICAO/OACI	(International Civil Aviation Organization): Organização da Aviação Civil Internacional
MTT	Ministério do Turismo e Transportes
OSP	Obrigações de Serviço Público
PIB	Produto Interno Bruto
PMR	Pessoa com mobilidade reduzida
PNSO	Programa Nacional de Segurança Operacional
SGSO	Sistema de Gestão da Segurança Operacional
SMS	(Safety Management System(s)): Sistema de Gestão de Segurança
SSP	(State Safety Programme): Programa Nacional de Segurança Operacional (PNSO)
TACV	Transportes Aéreos de Cabo Verde
TICV	Transportes Interilhas de Cabo Verde

ÓRGÃOS DA AAC

Conselho de Administração

Presidente	Dr. Abraão dos Santos Lima
Administrador	Dr. Vasco Alexandre de Figueiredo Vieira
Administradora	Dra. Seila Solange Fernandes Pires ¹

Conselho Consultivo

Presidente	Dr. Jorge Fonseca
Vogal	Dr. Alírio Spencer
Vogal	Dr. Hernâni Soares
Vogal	Dra. Maria Spencer
Vogal	Dr. Moisés Monteiro

Fiscal Único

Dr. Luís Alberto da Silva Aguiar

¹ Nomeada através da Resolução do Conselho de Ministros nº 15/2022 de 18 de fevereiro. A tomada de posse aconteceu em 25 de fevereiro de 2022

O caos instaurado na aviação mundial a partir de março de 2020 atingiu fortemente a Aviação Civil Cabo-verdiana, fazendo comprometer as ações anteriormente previstas quer no domínio operacional de supervisão quer no de regulamentação daquele ano e teve continuidade em 2021.

“O surto viral interrompeu o senso de segurança e obrigou a rever planos e projetos de forma inesperada. Do ponto de vista econômico, todos foram afetados direta ou indiretamente pela pandemia. Neste cenário, um dos setores mais afetados, desde seu início, foi o setor aéreo, especialmente em razão das medidas de restrição de movimentação e aglomeração de pessoas, bem como do receio comportamental dos passageiros”.

Cabo Verde adotou medidas de proteção recomendadas pela Organização Mundial da Saúde e pela ICAO e em 2021 as mesmas foram sendo aliviadas e paulatinamente, já em meados de 2021 viria a se verificar diminuição do impacto das medidas restritivas, ou seja, verificou-se a recuperação ténue da aviação mundial, regional e nacional.

Continuamente, com o propósito de retoma, os esforços foram canalizados para ações com vista a garantir a capacitação técnica do pessoal aeronáutico, das infraestruturas, dos passageiros, sempre numa lógica de proteção sanitária do sistema.

No que toca às transportadoras nacionais TACV e TICV, as operações viram-se suspensas pela TACV a partir de março de 2020, e entre avanços e recuos no planeamento para retoma de operações, a companhia anunciou a retoma das operações e programou o reinício para 18 de junho. Contudo, não tendo iniciado a operação tal como anunciado, a 28 de junho, a Agência de Aviação Civil, por Determinação nº 01/AAC/21, viria a suspender o Certificado do Operador pertencente à TACV por um período de seis meses, ou inferior, caso fossem reunidas as condições que lhe permitem estar em conformidade com o AOC e a respetiva OpSpec e a Licença de Exploração. A 26 de dezembro de 2021, após Determinação

nº 02/AAC/21, que viria a cancelar a Determinação nº 01/AAC/21, a TACV viria a reiniciar as operações internacionais no percurso LIS/RAI/LIS, transportando 143 passageiros.

Em 2021, a TICV, licenciada para operações domésticas, mostrava dificuldades em garantir, com devida previsibilidade legal a comercialização das rotas, chegando a suspender a comercialização de bilhetes.

O transporte aéreo nacional exigiu a adoção de medidas de apoio ao setor por forma a minimizar os efeitos da crise e o risco de desestruturação do setor. Por forma a evitar prejuízos permanentes à prestação do serviço público, considerando que o transporte aéreo é fundamental para manter num país arquipelágico as operações de carga (incluindo remessas médicas críticas ao combate ao COVID-19), o Governo, perante a ameaça de se vir a perder a conectividade aérea interna, celebrou com a BestFly World Wide um contrato de concessão emergencial, com a duração de 6 meses, com efeitos a partir de 17 de maio. Durante a vigência do contrato emergencial a BestFly transportou cerca de 65 mil passageiros.

Produto de negociações entre a BestFly e TICV, a TICV viria a ser adquirida pela BestFly WW e pelo Estado de Cabo Verde, que passaria a ter a seguinte distribuição acionista: BestFly WW 70% e Estado de Cabo Verde 30%.

Concluída esta operação, a partir de 24 de outubro 2021 a TICV voltou a operar tendo transportado no conjunto mais que 78 mil passageiros e o contrato emergencial entre o Estado e Bestfly deixou de ter razão de ser.

Os aeroportos também enfrentaram desafios em razão da pandemia. Em 30 de abril de 2020 produto de reunião havida entre o Conselho Internacional dos Aeroportos (ACI) e a Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) conclamaram os governos que concedam apoio financeiro para ajudar as operadoras de aeroportos e as companhias aéreas durante a crise COVID-19 e sustentarem a conectividade enquanto garante para recuperação econômica.

No que à regulação diz respeito e devidamente equacionado no Plano Estratégico 2020-2024 a AAC para o cumprimento de sua missão havia eleito 4 objetivos estratégicos e 28 operacionais para o exercício 2021. No período 2020/2021, enquanto o mundo prosseguia nas tentativas de conter o vírus, e eram garantidas apenas os serviços essenciais, as ações e esforços da Agência de Aviação Civil foram no sentido de garantir adequação das medidas sanitárias ao setor.

Como se observa, os impactos ocasionados pela pandemia acabaram por comprometer todas as previsões, mesmo as mais pessimistas. Os reflexos foram significativos não apenas para as empresas de transporte aéreo, mas para todos os agentes que atuam no setor, e seus efeitos ainda são, em grande medida imprevisíveis.

*O futuro ainda está rodeado de incertezas e a solidez que se supunha existir no setor de transporte aéreo, bem assim nos demais segmentos da economia global, viram-se afetados pelo contexto da pandemia que expôs fragilidade e a intercomunicabilidade da vida humana e a economia **“exige a construção de diferentes soluções em face a um cenário absolutamente novo e desafiador, evocando estratégias tão criativas quanto articuladas entre diferentes segmentos, a fim de que possamos superar as dificuldades impostas, em que as certezas parecem esvaírem-se no ar”**.*

Um tributo à memória das vítimas da Covid-19 e uma palavra de animo aos seus familiares; uma palavra de encorajamento aos operadores que viram seus investimentos a serem corroídos pela ação nefasta da pandemia; uma palavra de fortalecimento e superação sobretudo à dimensão da vida humana a todos quantos, trabalhando no setor, visionam o seu fortalecimento e um pleno da retoma que já é logo ali, no dobrar da esquina.

O Conselho de Administração em sessão do dia 25 de julho de 2022

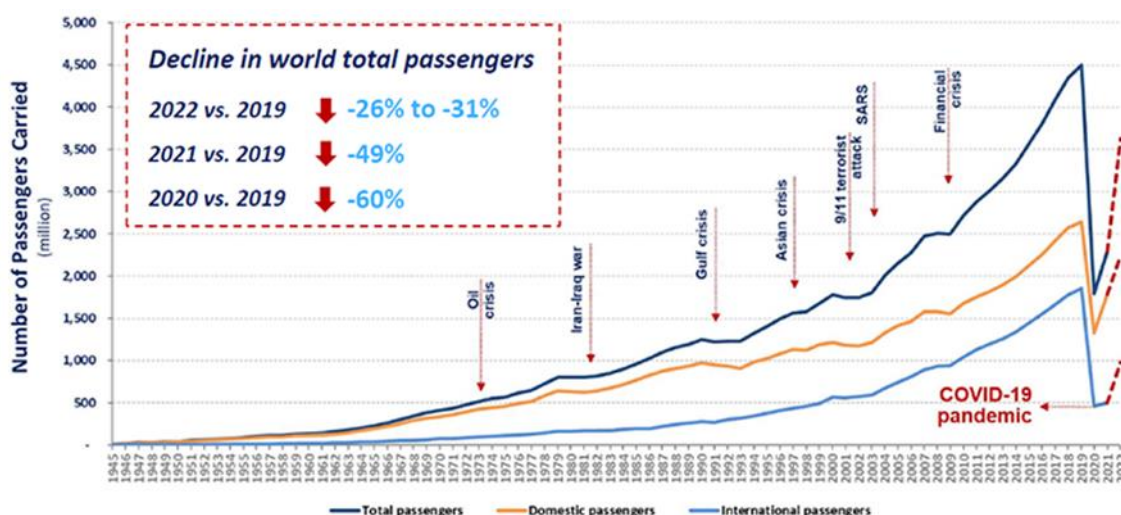
1. CONJUNTURA DA ATIVIDADE DE TRANSPORTE AÉREO

CONJUNTURA INTERNACIONAL

A pandemia da COVID-19 afetou gravemente e de modo prolongado o setor da aviação, ameaçando a sua viabilidade, os empregos, crescimento económico e bem-estar a nível mundial. Desde o ano 2020 em que, na sequência da pandemia, foi registada a queda abrupta do tráfego aéreo global em 60%, os organismos internacionais e os Governos procuram desenvolver medidas para mitigar os efeitos da COVID-19 e assegurar a recuperação, resiliência e sustentabilidade do sector da aviação. Em 2021 essas medidas encorajaram as viagens aéreas logo que os protocolos de testes sistemáticos permitiram a reabertura segura das fronteiras, resultando numa modesta recuperação do tráfego aéreo.

De acordo com os dados da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), em 2021 o tráfego de passageiros a nível mundial atingiu 2,3 bilhões, 28% acima do registado em 2020 (1,8 bilhões de passageiros), contudo o mesmo ainda se encontra 49% abaixo dos níveis pré-pandémicos (4,5 bilhões em 2019) (Figura 1).

Figura 1 – Evolução de tráfego de passageiros a nível mundial, 1945-2022



Fonte: ICAO

O impacto sem precedentes da COVID-19 introduziu a distorção na comparação entre os dados dos anos 2021 e 2020 pelo que a comparação dos principais indicadores operacionais do sector do ano 2021 a nível mundial (Tabela 1) está relacionada com o ano 2019, que seguiu um padrão de procura normal, a não ser que especificado de outra forma.

Tabela 1 – Indicadores operacionais a nível mundial, 2021 (% versus 2019)

	World share in 2021 ¹	2021, % change versus 2019			
		RPK	ASK	PLF (%-pt) ²	PLF (level) ³
TOTAL MARKET	100.0%	-58.4%	-48.8%	-15.4%	67.2%
Africa	1.9%	-62.8%	-55.1%	-12.3%	59.5%
Asia Pacific	27.5%	-66.9%	-56.7%	-19.2%	62.6%
Europe	24.9%	-61.3%	-51.9%	-16.6%	68.6%
Latin America	6.5%	-47.4%	-43.9%	-5.2%	77.3%
Middle East	6.5%	-69.9%	-55.5%	-24.6%	51.5%
North America	32.6%	-39.0%	-29.9%	-11.0%	73.8%

¹of global RPKs

²Change in load factor vs same period in 2019

³Load factor level

Fonte: IATA

De acordo com a Associação de Transporte Aéreo Internacional (IATA) em 2021 a América do Norte lidera o transporte aéreo global com uma quota de mercado do tráfego medido em RPK² de 32,6%, seguida pela Ásia/Pacífico e Europa com 27,5% e 24,9%, respetivamente. As regiões América Latina e Médio Oriente representam 6,5% cada. A região com menor quota do tráfego medido em RPK é a África, com 1,9%.

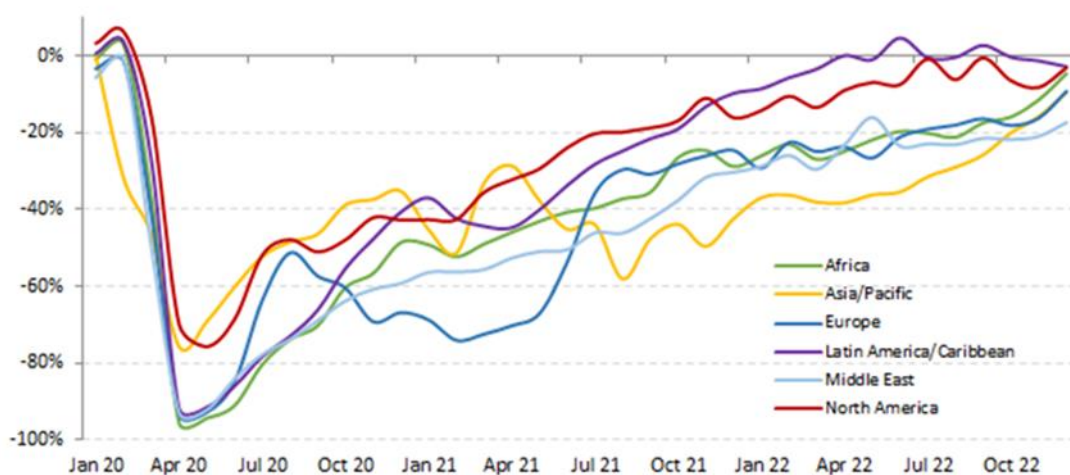
Em 2021 a capacidade de ASK³ disponibilizados pelas companhias aéreas caiu em 48,8% em relação ao 2019, embora aumentou em 20% comparativamente ao 2020, superando o crescimento da procura. A procura, medida em RPK, caiu 58,4% em relação ao 2019. Apesar da queda, esse resultado representou uma melhoria em relação a 2020, onde RPK anual registou a queda de 65,8% em relação a 2019. A taxa de ocupação (*load factor*) global aumentou em 2021 para 67,2% versus 65,1% em 2020, contudo se encontra abaixo do nível pré-pandémico (82% em 2019). Assim, as perdas das companhias aéreas a nível mundial diminuíram em 2021 para US\$ 324 bilhões em comparação com US\$ 372 bilhões em 2020.

As consequências da pandemia continuam a pesar desproporcionalmente nas viagens domésticas e internacionais, com as primeiras a recuperarem a um ritmo mais acelerado. No geral, em 2021 o tráfego doméstico de passageiros recuperou para 68% dos níveis pré-pandemia, enquanto o tráfego internacional permanece em apenas 28%.

Em 2021, os contínuos esforços dos Estados na implementação das recomendações da Organização Mundial da Saúde e da ICAO ajudaram a eliminar restrições de viagens desproporcionais aos riscos de saúde pública e diminuir os impactos da pandemia na mobilidade global, para que as viagens aéreas, o comércio e o turismo pudessem recuperar mais rapidamente e trazer a prosperidade de volta a muitos mercados e regiões duramente atingidos em todo o mundo, resultando na recuperação da atividade aérea a nível global (Figura 1).

O primeiro trimestre de 2021 registou uma diminuição na taxa de recuperação do tráfego aéreo global devido ao forte aumento, naquele momento, dos níveis de contágio por COVID-19. A situação estabilizou-se ligeiramente no segundo e terceiro trimestres, essencialmente devido ao aumento das taxas de vacinação e ao relaxamento concomitante das restrições de viagem em várias regiões do mundo durante a alta temporada de viagens. No entanto, esta tendência ascendente estagnou rapidamente no quarto trimestre, com o aparecimento da variante Ômicron.

Figura 2 – Diferença regional no ritmo de recuperação (Nº de passageiros, em relação aos níveis de 2019)



Note: Optimistic scenario for 2022 outlook

Fonte: ICAO

² RPK - Passenger Kilometers Performance

³ ASK - Available Seat Kilometers

Em 2021 a recuperação da aviação a nível mundial também se caracterizou por uma significativa variação regional (Figura 2): as maiores taxas de recuperação foram registadas nas regiões da América Latina/Caribe e América do Norte, na Europa se registou visível recuperação durante a temporada de viagens de verão e a África e o Médio Oriente registaram recuperação moderada até ao momento da implementação em África das restrições relacionadas com Ómicron. Os indicadores mais fracos foram registados na Ásia/Pacífico como resultado da desaceleração dos níveis de tráfego doméstico e estagnação do tráfego internacional.

Quanto a perspetiva de recuperação da aviação a nível mundial em 2022, embora para a sua análise são levados em consideração tanto as mudanças positivas ocorridas como os fatores de riscos, a incerteza permanece.

Atualmente a ICAO projeta que o total de passageiros em 2022 será em 26% a 31% inferior aos níveis pré-pandemia, com capacidade de Assentos-Quilómetros (ASK) reduzida em 20% a 23%.

Num cenário otimista (Figura 2), espera-se que até dezembro de 2022 o tráfego de passageiros recupere para 86% dos níveis de 2019, com base na recuperação até 73% do tráfego internacional e até 95% doméstico.

Cenários mais pessimistas apontam para uma recuperação de 75% com base em recuperação do tráfego internacional até 58% e doméstico até 86%. Esse declínio contínuo projetado no tráfego pode se traduzir em perdas estimadas de US\$ 186 a US\$ 217 bilhões em receitas operacionais brutas de companhias aéreas em 2022 em comparação com 2019.

As previsões de longo prazo da ICAO indicam que as desacelerações atuais também afetarão os padrões de tráfego a longo prazo, assim a CAGR⁴ (taxa de crescimento anual composta) de Passageiros-Quilómetros pagos (RPKs) no período 2018-2050, atualmente se encontra projetada em 3,6%, inferior em 4,2% à previsão pré-COVID.

⁴ CAGR - Compound Annual Growth Rate

CONJUNTURA NACIONAL

Segundo dados provisórios do Instituto Nacional de Estatística de Cabo Verde, a economia cabo-verdiana cresceu 7% em 2021, após uma recessão histórica de 14,8% em 2020, devido à pandemia de COVID-19.

A recuperação da economia nacional em 2021 foi impulsionada pela reabertura das atividades económicas, pelo avanço da taxa de vacinação no país e o consequente alívio das restrições impostas e das medidas de contenção relacionadas com a COVID-19, bem como, pelo efeito das medidas monetárias e orçamentais que mitigaram os efeitos da crise pandémica sobre a liquidez e o rendimento das famílias mais vulneráveis e das empresas.

Em 2021 o défice fiscal global foi de 8,8% do PIB, e a dívida pública aumentou para 155,3% do PIB, com a necessidade de recorrer a empréstimos externos concessionais adicionais para financiar o programa de investimento público e a emissão de obrigações do Tesouro no mercado interno.

A taxa de inflação anual em Cabo Verde, registada no ano de 2021 pelo INE, situou-se em 1,9 %, superior em 1,3 % à taxa de 2020, que foi de 0,6 %.

No sector de aviação civil de Cabo Verde as consequências da pandemia da COVID-19, que impactou o sector profundamente em 2020, continuaram a pesar em 2021, tanto a nível financeiro como a nível operacional.

Neste contexto, agravado pelas alterações na estrutura do sector e estrutura acionista das companhias aéreas licenciadas (TACV e TICV) ocorridas em 2021, o maior desafio foi assegurar a mobilidade de passageiros entre as ilhas e criar as condições para o fomento da conectividade aérea internacional.

Operações aéreas internacionais

Em 2021 a TACV, única operadora licenciada para realização das operações aéreas internacionais, encontrava-se com operações suspensas desde 18 de março de 2020.

Através da Resolução nº 32/2021 de 5 de março o Estado de Cabo Verde no “*manifesto interesse nacional em criar as condições necessárias para apoiar a empresa a enfrentar as consequências impostas pelo atual contexto de pandemia*” aprovou um aval do Estado à TACV para garantia de créditos bancários de emergência.

Na sequência, a TACV anunciou a retoma das operações, tendo programado o reinício dos voos para 18 de junho, o que, contudo, não veio a acontecer.

Através da Determinação nº 01/AAC/21 a autoridade aeronáutica suspendeu “*o Certificado do Operador Aéreo n.º CV-01/COA, pertencente à TACV, SA, por um período de 6 (seis) meses ou inferior se forem reunidas as condições que lhe permite estar em conformidade com o AOC, a respetiva OpSpec e a LE*”, a partir do dia 28 de junho.

Em 06 de julho de 2021 o Governo de Cabo Verde aprovou, através do Decreto-lei nº 50/2021, a reversão e transmissão para o Estado de Cabo Verde de 51% das ações detidas pela Loftleidir Cabo Verde⁵ no capital social da TACV.

⁵ Nos termos do Decreto-lei nº 45/2017, de 21 de setembro, alterado pelo Decreto-lei nº 8/2020, de 5 de fevereiro

Em agosto de 2021 foi nomeado um novo Conselho de Administração da TACV, já com o Estado de Cabo Verde enquanto acionista maioritário.

Em 13 de dezembro a AAC aprovou a Determinação nº 02/AAC/21 que “tem por objetivo revogar a Determinação n.º 01/AAC/21, de 28 de junho, restabelecer o Certificado de Operador Aéreo n.º CV-01/COA e a respetiva Licença de Exploração n.º CV-01/LE, pertencentes à TACV, SA.”



A retoma dos voos internacionais pela TACV aconteceu em 27 de dezembro, na rota Praia – Lisboa – Praia, com a aeronave Boeing 757-200, de matrícula EC-HDS, em regime de *Wet Lease*, celebrada com a operadora espanhola *Privilege Style*.

Operações aéreas inter-ilhas

A operadora Transportes Interilhas de Cabo Verde (TICV), licenciada para realização das operações aéreas inter-ilhas, sofreu no decorrer do ano 2021 a alteração na sua estrutura acionista. A operadora assegurou os voos inter-ilhas durante o ano 2021, à exceção do período de 16 de maio à 23 de outubro, durante o qual os voos foram assegurados pela BestFly Angola.

Em maio de 2021, na sequência da divergência com o Estado de Cabo Verde, os Transportes Interilhas de Cabo Verde (TICV), detidos em 70% pela Binter Africa, suspenderam a venda de bilhetes e realização dos voos comerciais a partir do dia 16.

Para garantir a continuidade dos voos de ligação entre as ilhas face à ameaça de descontinuidade do operador TICV, celebrou o Estado de Cabo Verde o contrato de concessão emergencial, com duração de seis meses, com a BestFly Aircraft Management, para as operações a partir de 17 de maio de 2021.

Em 05 de Julho a companhia aérea Binter Cabo Verde acordou a venda de 70% da TICV à BestFly World Wide, ficando os restantes 30% com o Governo cabo-verdiano, tendo a TICV retomado a operação aérea em 24 de outubro, com a aeronave ATR de matrícula D4-BFB.

Obrigações de serviços público

Em 2021 foi dada continuidade ao projeto de implementação de Obrigações de Serviço Público (OSP) no Transporte Aéreo Regular Doméstico, que visa responder a situações de conectividade deficitária, mas

necessária para o desenvolvimento económico e social de comunidades, em que o mercado não consegue responder e que obriga a uma intervenção do Estado, para garantir a mobilidade das pessoas e bens.

Trata-se de um instrumento legal em processo de conceção que consiste na imposição de um conjunto de restrições e obrigações, mediante uma compensação pecuniária ou não, a um ou vários operadores de transporte aéreo, previamente selecionado(s), que deverá(ão) proporcionar um determinado número de rotas, frequências e horários entre as ilhas por forma a garantir a mobilidade de passageiros e cargas que, de outra forma, dificilmente seria atrativo de ponto de vista comercial.

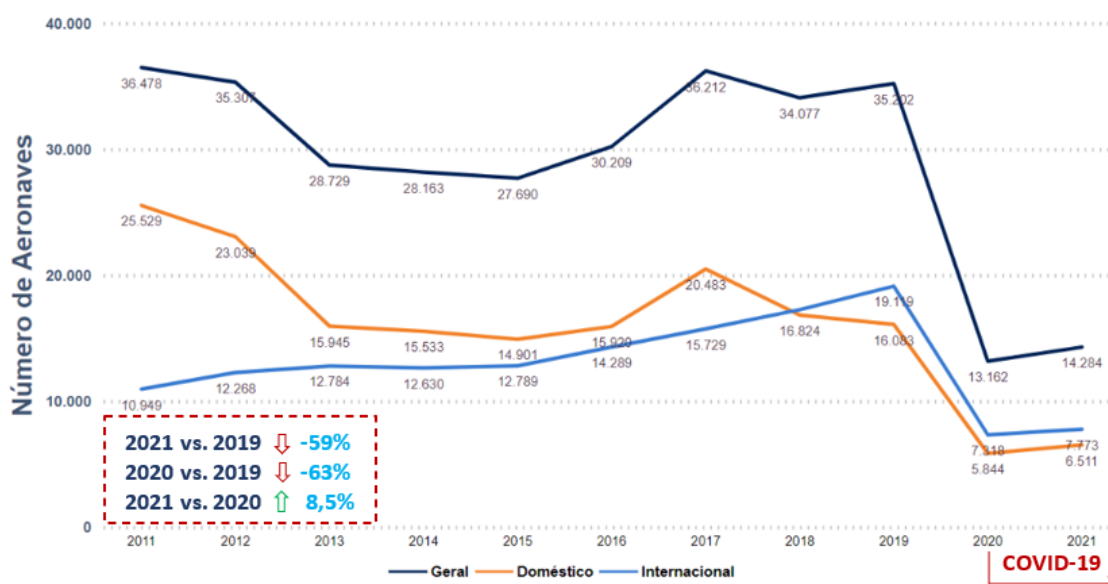
Aprovação do quadro legal que define a Obrigação de Serviço Público de transporte regular doméstico, em complementaridade com a Decreto-lei nº 54/2019 que veio definir o Regime Jurídico de fixação de atualização de tarifas aplicáveis ao transporte regular doméstico, tenciona criar condições para introdução em Cabo Verde das Obrigações de Serviço Público, com objetivo de proporcionar a transparência e acessibilidade no domínio dos transportes aéreos domésticos do país.

Em julho de 2021 foi promovido pelo Ministério do Turismo e Transportes um Workshop para apresentação do “*Estudo sobre a Obrigação de Serviço Público no Transporte Aéreo Interno*”.

Evolução dos movimentos nos aeroportos e aeródromos de Cabo Verde

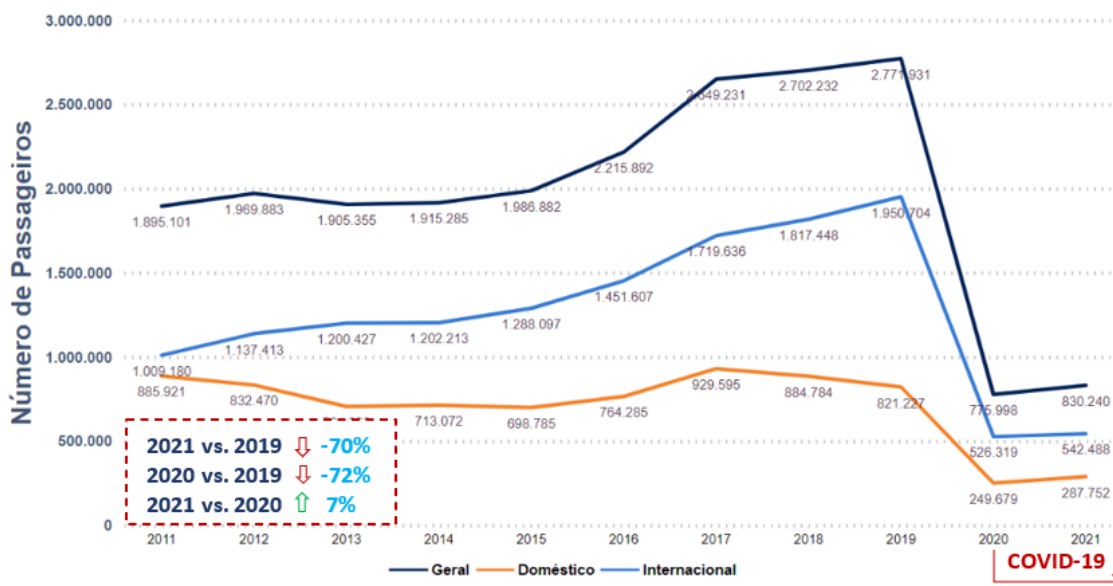
A semelhança do verificado a nível mundial, a pandemia de COVID-19 afetou o setor da aviação civil de Cabo Verde. Desde o ano 2020 em que, na sequência da pandemia, foi registada a queda abrupta inédita do tráfego aéreo global em 63% (62% a nível internacional e 64% a nível nacional), o Governo, a AAC e os operadores do sector procuraram desenvolver as medidas para mitigar os efeitos da COVID-19 e assegurar a subsistência do sector da aviação (Figura 3).

Figura 3 – Evolução de movimento de aeronaves em Cabo Verde, 2011-2021



A paulatina reabertura das fronteiras em Cabo Verde a partir de segundo semestre de 2021 resultou numa melhoria do tráfego aéreo em 8,5% em relação ao ano 2020 (6,2% a nível internacional e 11,4% a nível nacional), contudo o mesmo ainda se encontra 59% abaixo dos níveis pré-pandémicos, apresentando a taxa de recuperação inferior a registada a nível mundial.

Figura 4 – Evolução de movimento de passageiros em Cabo Verde, 2011-2021



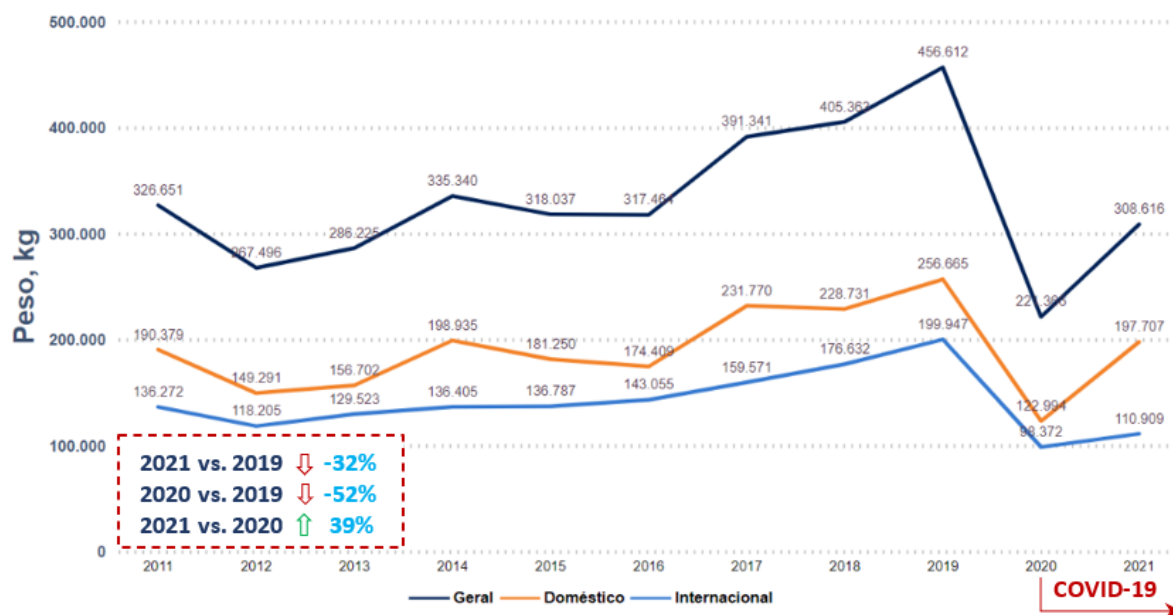
O número de passageiros movimentados que reduziu em 2020 em 72% (73% a nível internacionais e 70% a nível nacional) registou em 2021 uma ligeira recuperação na ordem de 7%, estimulada pelo aumento dos passageiros a nível nacional em 15%, tendo os passageiros a nível internacional aumentado em 3% (Figura 4). Contudo, o número dos passageiros transportados em 2021 atingiu apenas 30% do nível pré pandémico.

Figura 5 – Evolução de movimento de carga em Cabo Verde, 2011-2021



O tráfego de carga (Figura 5), que em 2021 atingiu na globalidade a metade de tráfego registado em 2019, é a única variável que não mostrou sinais de recuperação, tendo registado uma desaceleração na ordem de 1,3% em resultado da redução em 13% da carga internacional e aumento em 2% da carga doméstica. O tráfego de carga nos últimos anos é impactado negativamente pelo aumento de custo de transporte. A redução de tráfego nos anos 2020 e 2021 é o efeito conjugado desse fator, das restrições de movimento impostas pela pandemia e da redução da capacidade de carga a nível internacional na sequência da suspensão das operações da TACV no período de 18 de março de 2020 à 27 de dezembro de 2021.

Figura 6 – Evolução de movimento de correio em Cabo Verde, 2011-2021



Após o impacto inicial da COVID-19 em 2020, que reduziu o tráfego do correio em 52% tanto a nível nacional como internacional, na sequência de aumento de *e-commerce* como forma de atender as necessidades básicas de consumo perante as restrições de movimento impostas pela pandemia e aumento da dinâmica dos Correios de Cabo Verde a nível nacional, o volume do correio transportado registou em 2021 aumento em 39% em comparação com o ano 2020 (61% a nível nacional e 15% a nível internacional) e atingiu 68% dos níveis de 2019 (Figura 6).

INFORMAÇÃO ESTATÍSTICA

Total dos movimentos nos Aeroportos e Aeródromos de Cabo Verde em 2021 Voos regulares e não regulares (chegadas + partidas)

Aeroporto/Aeródromo	Aeronaves			Passageiros			Carga (kg)			Correio (kg)		
	2021	Var. % 2021/2020	Var. % 2021/2019	2021	Var. % 2021/2020	Var. % 2021/2019	2021	Var. % 2021/2020	Var. % 2021/2019	2021	Var. % 2021/2020	Var. % 2021/2019
Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (AIAC)	5 007	-7,8%	-65,6%	269 001	-12,7%	-77,4%	59 177	-61,9%	-86,7%	52 938	38,0%	-31,1%
Aeroporto Internacional da Praia N.Mandela (AIDP-NM)	5 674	40,2%	-43,3%	331 186	57,4%	-49,0%	480 810	13,9%	-26,1%	169 304	39,5%	-31,5%
Aeroporto Internacional Aristides Pereira (AIAP)	800	-42,5%	-83,1%	71 764	-49,4%	-87,5%	3 859	-80,6%	-94,2%	8 168	46,2%	-41,0%
Aeroporto Internacional Cesária Évora (AICE)	1 819	25,3%	-52,0%	114 551	37,8%	-54,7%	142 919	46,2%	-33,3%	59 283	38,2%	-37,2%
Aeródromo de São Filipe (ASF)	640	13,5%	-52,1%	31 764	35,9%	-52,2%	4 456	-7,3%	-20,9%	8 589	52,9%	-15,6%
Aeródromo do Maio (AMA)	166	33,9%	-44,7%	5 556	31,5%	-59,5%	963	-34,6%	-68,3%	2 925	19,0%	-28,3%
Aeródromo de Preguiça (ASN)	178	14,8%	-61,3%	6 418	29,3%	-70,8%	2 558	23,0%	-60,7%	7 409	45,5%	-27,3%
TOTAL	14 284	8,5%	-59,4%	830 240	7,0%	-70,0%	694 742	-1,3%	-50,0%	308 616	39,4%	-32,4%

Total dos movimentos domésticos nos Aeroportos e Aeródromos de Cabo Verde em 2021 Voos regulares e não regulares (chegadas + partidas)

Aeroporto/Aeródromo	Aeronaves			Passageiros			Carga (kg)			Correio (kg)		
	2021	Var. % 2021/2020	Var. % 2021/2019	2021	Var. % 2021/2020	Var. % 2021/2019	2021	Var. % 2021/2020	Var. % 2021/2019	2021	Var. % 2021/2020	Var. % 2021/2019
Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (AIAC)	1 134	11,1%	-67,8%	42 659	-8,2%	-75,9%	21 309	-26,1%	-79,5%	35 609	88,6%	-24,8%
Aeroporto Internacional da Praia N.Mandela (AIDP-NM)	2 999	21,6%	-53,3%	133 721	25,5%	-59,3%	60 483	-12,4%	-64,2%	96 214	62,3%	-17,0%
Aeroporto Internacional Aristides Pereira (AIAP)	286	-42,3%	-75,9%	12 829	-26,0%	-79,8%	3 859	-46,9%	-81,2%	8 168	46,5%	-41,0%
Aeroporto Internacional Cesária Évora (AICE)	1 108	8,9%	-61,2%	54 805	17,2%	-63,5%	33 470	5,1%	-53,3%	38 793	48,8%	-29,6%
Aeródromo de São Filipe (ASF)	640	13,5%	-52,1%	31 764	35,9%	-52,2%	4 456	-7,3%	-20,9%	8 589	52,9%	-15,6%
Aeródromo do Maio (AMA)	166	33,9%	-44,7%	5 556	31,5%	-59,5%	963	-34,6%	-68,3%	2 925	19,0%	-28,3%
Aeródromo de Preguiça (ASN)	178	14,8%	-61,3%	6 418	29,3%	-70,8%	2 558	23,0%	-60,7%	7 409	45,5%	-27,3%
TOTAL	6 511	11,4%	-59,5%	287 752	15,2%	-65,0%	127 098	-12,6%	-66,6%	197 707	60,7%	-23,0%

Total dos movimentos internacionais nos Aeroportos e Aeródromos de Cabo Verde em 2021 Voos regulares e não regulares (chegadas + partidas)

Aeroporto/Aeródromo	Aeronaves			Passageiros			Carga (kg)			Correio (kg)		
	2021	Var. % 2021/2020	Var. % 2021/2019	2021	Var. % 2021/2020	Var. % 2021/2019	2021	Var. % 2021/2020	Var. % 2021/2019	2021	Var. % 2021/2020	Var. % 2021/2019
Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (AIAC)	3 873	-12,1%	-65,0%	226 342	-13,5%	-77,7%	37 868	-70,1%	-88,8%	17 329	-11,0%	-41,3%
Aeroporto Internacional da Praia N.Mandela (AIDP-NM)	2 675	69,3%	-25,3%	197 465	90,2%	-38,4%	420 327	19,0%	-12,7%	73 090	17,8%	-44,2%
Aeroporto Internacional Aristides Pereira (AIAP)	514	-42,6%	-85,5%	58 935	-52,6%	-88,5%	0	-100,0%	-100,0%	0	-	-
Aeroporto Internacional Cesária Évora (AICE)	711	63,4%	-24,0%	59 746	64,3%	-41,9%	109 449	66,1%	-23,2%	20 490	21,8%	-48,0%
TOTAL	7 773	6,2%	-59,3%	542 488	3,1%	-72,2%	567 644	1,7%	-43,8%	110 909	12,7%	-44,5%

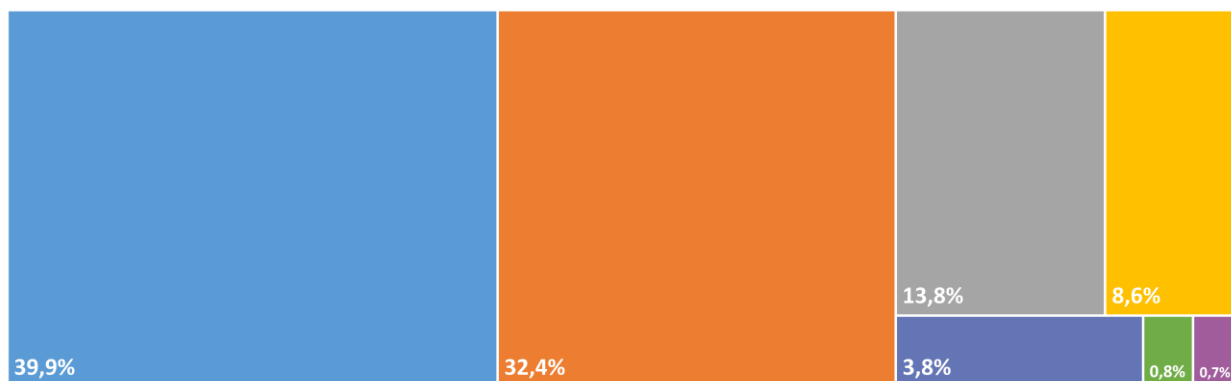
2021 Ranking dos aeródromos baseado em total dos passageiros movimentados

Voos regulares e não regulares (chegadas + partidas)

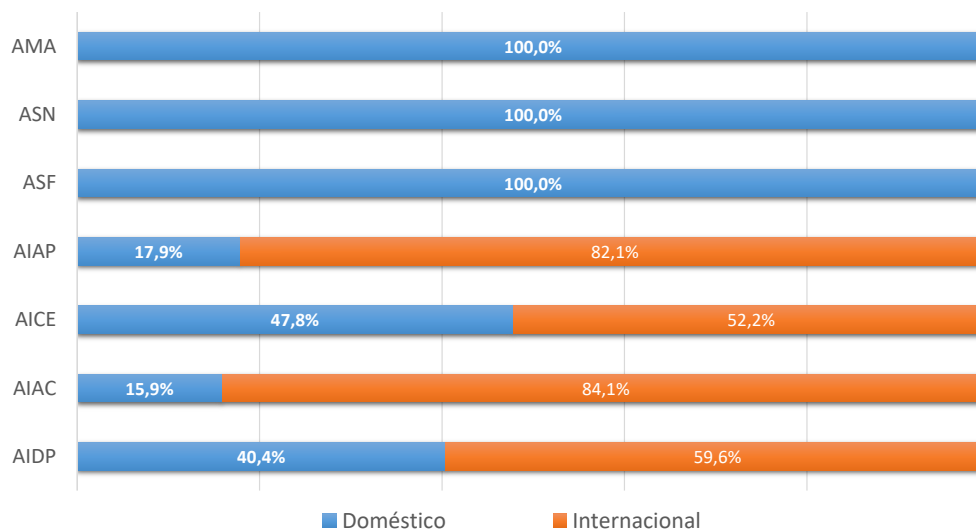
Ranking			Aeroporto/Aeródromo	2021	2020	2019	2021 % no total	2021 Distribuição (%)	
2021	2020	2019						Doméstico	Internacional
1º	2º	2º	Aeroporto Internacional da Praia N.Mandela (AIDP-NM)	331 186	210 362	648 970	39,9%	40,4%	59,6%
2º	1º	1º	Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (AIAC)	269 001	308 162	1 192 828	32,4%	15,9%	84,1%
3º	4º	4º	Aeroporto Internacional Cesária Évora (AICE)	114 551	83 123	253 077	13,8%	47,8%	52,2%
4º	3º	3º	Aeroporto Internacional Aristides Pereira (AIAP)	71 764	141 788	574 882	8,6%	17,9%	82,1%
5º	5º	5º	Aeródromo de São Filipe (ASF)	31 764	23 372	66 464	3,8%	100,0%	-
6º	6º	6º	Aeródromo de Preguiça (ASN)	6 418	4 965	21 977	0,8%	100,0%	-
7º	7º	7º	Aeródromo do Maio (AMA)	5 556	4 226	13 733	0,7%	100,0%	-
TOTAL				830 240	775 998	2 771 931	100,0%	34,7%	65,3%

Passageiros movimentados por Aeródromo em 2021, %

- Aeroporto Internacional da Praia N.Mandela (AIDP-NM)
- Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (AIAC)
- Aeroporto Internacional Cesária Évora (AICE)
- Aeroporto Internacional Aristides Pereira (AIAP)
- Aeródromo de São Filipe (ASF)
- Aeródromo de Preguiça (ASN)
- Aeródromo do Maio (AMA)



Movimento doméstico/internacional dos passageiros em 2021, %

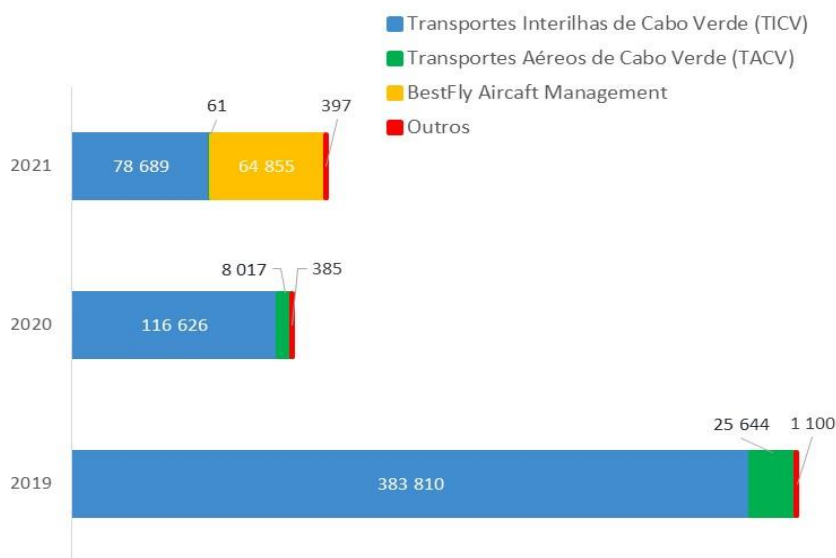


Passageiros transportados por operador em rotas nacionais, 2021

(Com base nos movimentos nos aeroportos e aerodromos de Cabo Verde)

Operador	Nacionalidade	Passageiros 2021	% no total	Var. % 2021/2020	Var. % 2021/2019	Var. % 2020/2019
Transportes Interilhas de Cabo Verde (TICV)	Cabo Verde	78 689	54,64%	-32,5%	-79,5%	-69,6%
Transportes Aéreos de Cabo Verde (TACV)	Cabo Verde	61	0,04%	-99,2%	-99,8%	-68,7%
BestFly Aircraft Management	Angola	64 855	45,04%	-	-	-
Outros	Vários	397	0,28%	3,1%	-63,9%	-65,0%
TOTAL		144 002	100,00%	15,2%	-64,9%	-69,5%

Transporte dos passageiros domésticos, 2019 - 2021

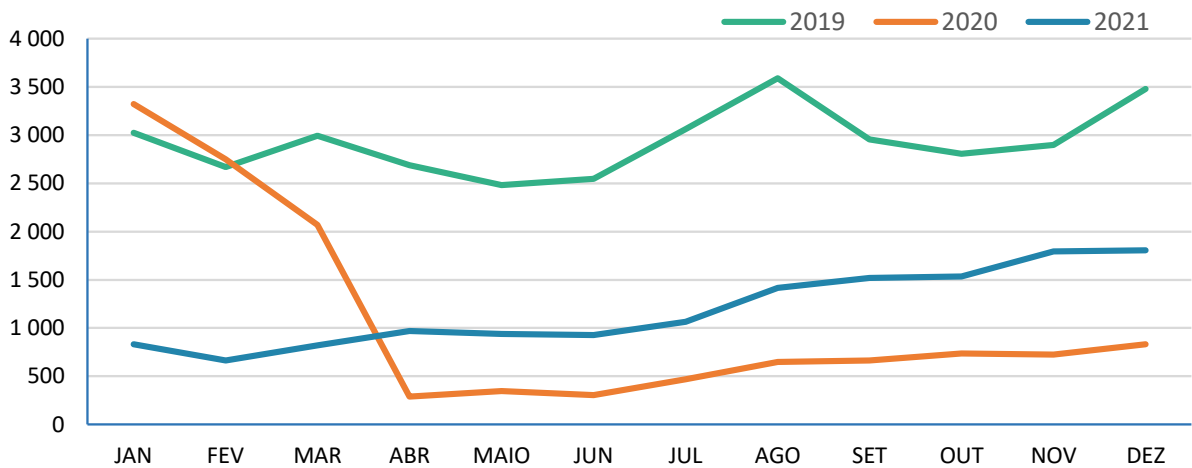


Passageiros transportados por operador em rotas internacionais, 2021

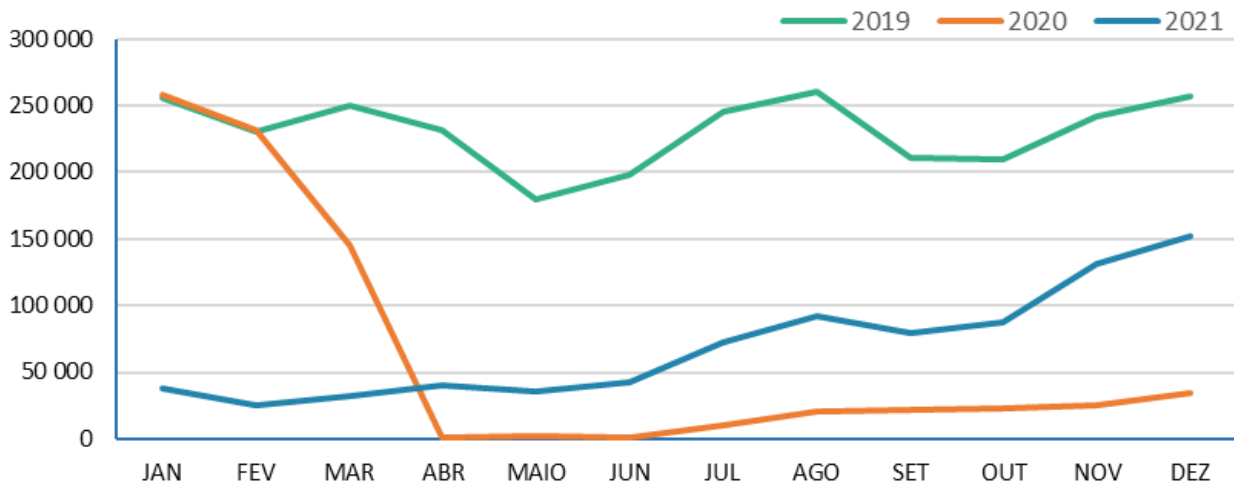
(Com base nos movimentos nos aeroportos e aerodromos de Cabo Verde)

Operador	Nacionalidade	Passageiros 2021	% no total	Var. % 2021/2020	Var. % 2021/2019	Var. % 2020/2019
TAP Portugal	Portugal	233 799	43,1%	88,8%	-39,6%	-68,0%
TUIFly Germany	Alemanha	45 029	8,3%	-7,7%	-76,1%	-74,1%
Azores Airlines	Portugal	36 778	6,8%	246,4%	37,4%	-60,3%
TUI Airways	Reino Unido	35 717	6,6%	-58,6%	-91,2%	-78,8%
ENTER AIR	Polónia	26 253	4,8%	606,1%	98,8%	-71,8%
TUI Netherlands (TFL)	Holanda	23 893	4,4%	-38,2%	-84,4%	-74,7%
Smartwings Polska	Polónia	16 466	3,0%	-	-	-
TUI Airlines Belgium (JAF)	Bélgica	16 124	3,0%	-8,1%	-80,5%	-78,8%
Air Senegal	Senegal	16 044	3,0%	183,4%	-46,4%	-81,1%
Luxair	Luxemburgo	14 704	2,7%	199,5%	38,8%	-53,7%
Outros	Vários	77 681	14,3%	-58,3%	-88,1%	-71,4%
TOTAL		542 488	100,0%	3,1%	-72,2%	-73,0%

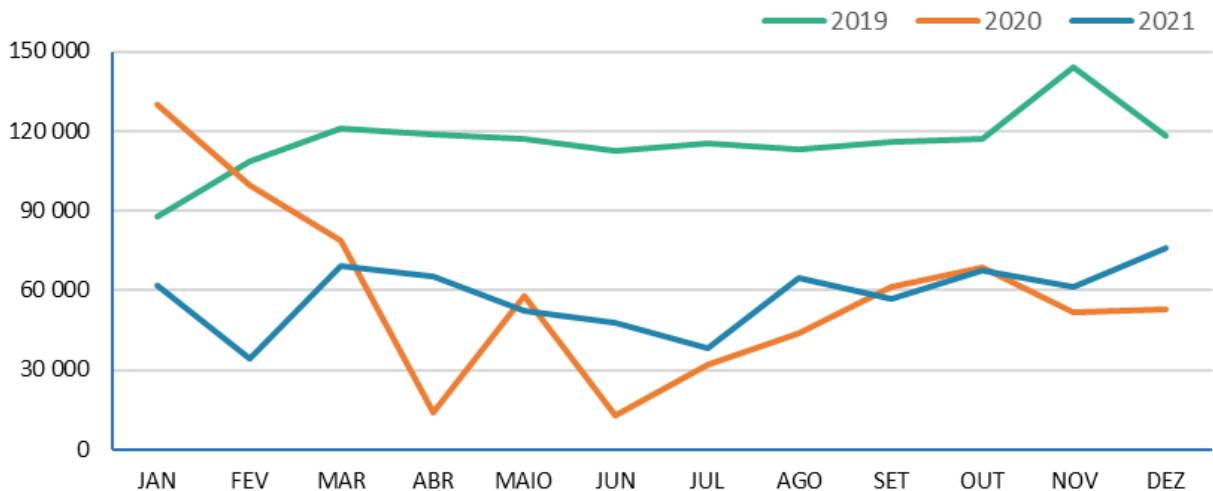
Movimento mensal de Aeronaves 2019 - 2021, número



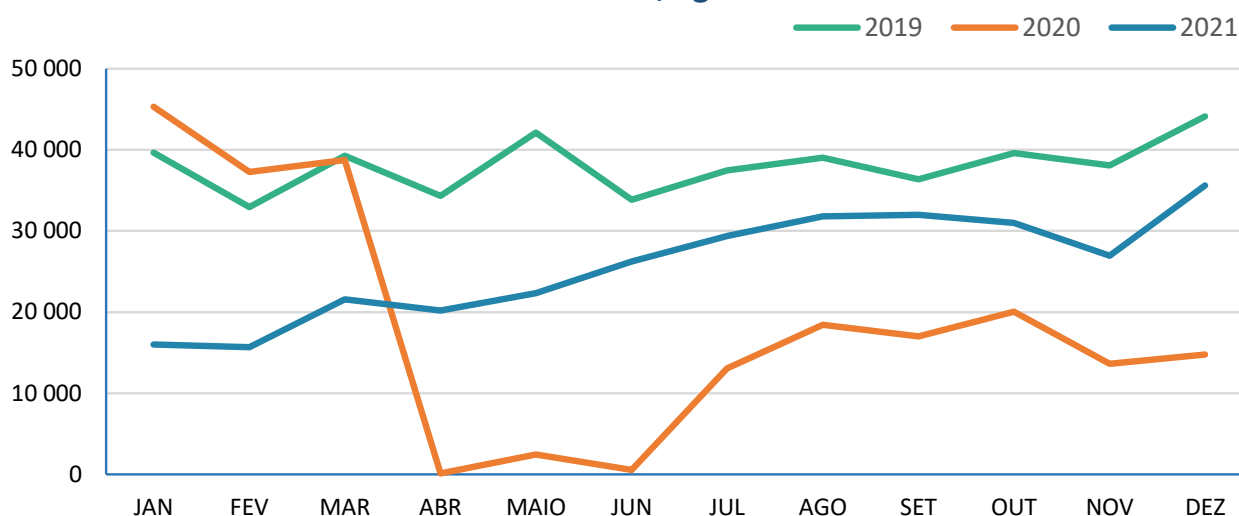
Movimento mensal de Passageiros 2019 - 2021, número



Movimento mensal de Carga 2019 - 2021, Kg



Movimento mensal de Correio 2019 - 2021, Kg



Movimento das aeronaves em 2021, por tipo do voo (Chegadas + partidas)

Tipo do voo	Voos domésticos		Voos internacionais		Total dos aeronaves	
	Nº voos	% no total	Nº voos	% no total	Nº voos	% no total
Regular	5 522	84,8%	5 567	71,6%	11 089	77,6%
Não regular	989	15,2%	2 206	28,4%	3 195	22,4%
TOTAL	6 511	100,0%	7 773	100,0%	14 284	100,0%

Movimento dos passageiros em 2021, por tipo do voo (Chegadas + partidas)

Tipo do voo	Voos domésticos		Voos internacionais		Total dos passageiros	
	Nº	% no total	Nº	% no total	Nº	% no total
Regular	280 906	97,6%	531 357	97,9%	812 263	97,8%
Não regular	6 846	2,4%	11 131	2,1%	17 977	2,2%
TOTAL	287 752	100,0%	542 488	100,0%	830 240	100,0%

Legenda

Aeroporto ou aeródromo: Superfície terrestre ou aquática (incluindo quaisquer edifícios, instalações e equipamentos) destinada a ser utilizada, na totalidade ou em parte, para a chegada, partida e movimento de aeronaves na superfície.

Carga Aérea: Bens transportados a bordo das aeronaves, com exceção do equipamento necessário à realização do voo, dos aprovisionamentos, do correio e das bagagens. Para fins estatísticos inclui-se carga expressa e malas diplomáticas.

Movimento de Aeronaves: Cada aterragem ou descolagem de uma aeronave num aeródromo ou aeroporto.

Passageiro: Pessoa que é transportada por avião à exceção dos membros da tripulação. Crianças de colo incluídas.

Serviço Comercial Regular de Transporte Aéreo de Passageiros: Serviços de voos regulares e efetuados segundo um horário publicado, ou de tal forma regular ou frequente que constitua uma série sistemática identificável, que permita uma marcação prévia pelo público e voos extra ocasionados pelo excesso de procura para voos regulares.

Serviço Comercial não Regular de Transporte Aéreo de Passageiros: Voos comerciais que não são considerados regulares. Voos que transportem um ou mais passageiros pagantes e todos os voos anunciados que se enquadrem nos horários publicados como voos que assegurem serviço de transporte de passageiros.

Movimento doméstico: Movimento originado pelo serviço de transporte aéreo que é prestado entre dois ou mais pontos do país.

Movimento internacional: Movimento originado pelo serviço aéreo que é prestado entre o território nacional e o de um Estado estrangeiro ou entre dois pontos do país quando tinha sido prevista uma escala intermédia no território de um Estado estrangeiro.

2. CARACTERIZAÇÃO INSTITUCIONAL

2.1. Papel e Organização

A AAC é uma entidade reguladora que tem por finalidade o desempenho de atividades administrativas de regulação técnica e económica, supervisão e regulamentação do sector da aviação civil, com jurisdição sobre todo o território nacional, incluindo o espaço aéreo sujeito à jurisdição do Estado Cabo-Verdiano.

As competências da AAC encontram-se definidas nos seus Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei nº 47/2019 de 27 de outubro, sendo as seguintes:

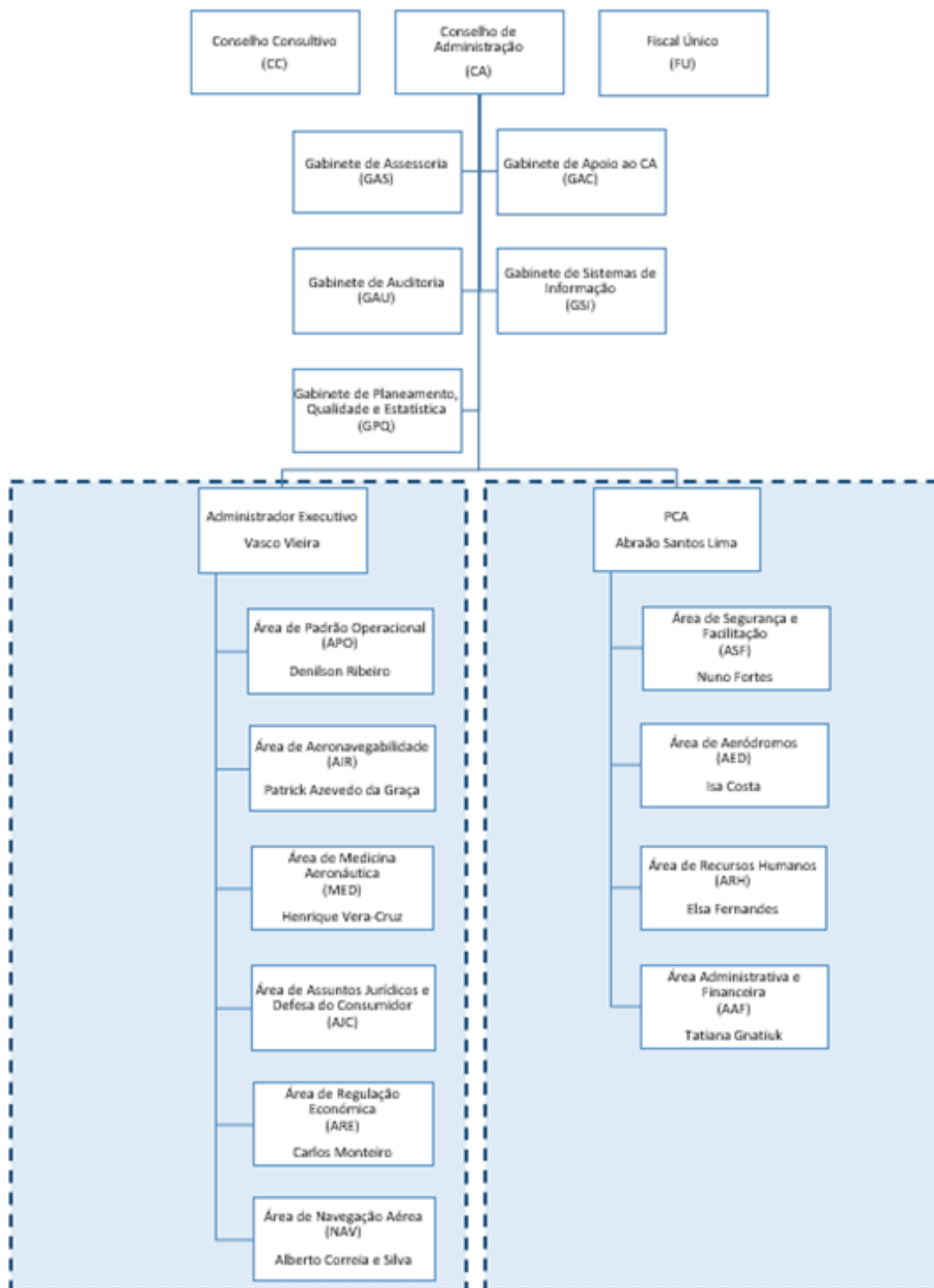
- A competência de Regulação Económica (Artigo 12º);
- A competência de Regulação Técnica (Artigo 13º);
- A competência de Supervisão (Artigo 14º);
- A competência de Regulamentação (Artigo 15º);
- A competência de Segurança Operacional (Artigo 16º);
- A competência de Segurança de Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita e da Facilitação de transporte aéreo (Artigo 17º);
- A competência de Representação do Sector de Aviação Civil (Artigo 18º);
- A competência Sancionatória (Artigo 19º);
- A competência Consultiva (Artigo 20º);
- A competência em matéria de Relacionamento Comercial dos operadores (Artigo 21º);
- A competência em matéria de Concorrência (Artigo 83).

Na esfera de competências da AAC encontra-se a articulação da atuação com as demais autoridades e entidades nacionais em todas as áreas que se relacionam com a aviação civil, incluindo a civil e militar, a meteorologia aeronáutica, a gestão do espectro radioelétrico, a busca e salvamento, o planeamento civil de emergência e de segurança interna, o ordenamento do território e o ambiente, tendo em vista a evolução do setor, garantindo a integração e coordenação das suas ações nos domínios da Segurança e Regulação da Aviação Civil.

A AAC é independente no desempenho das suas funções e não se encontra submetida à superintendência nem à tutela do Governo, no que respeita às suas atribuições. Para efeitos de relacionamento com o Governo, sem prejuízo da sua independência, a AAC encontra-se adstrita ao Ministério que tutela a área dos Transportes Aéreos, que no caso é o Ministério do Turismo e Transportes (MTT).

A estrutura orgânica da AAC e a divisão dos pelouros em 31 de dezembro de 2021 se encontra refletida na Figura 7.

Figura 7 – Estrutura Orgânica da AAC



2.2. Identidade Estratégica

A Identidade Estratégica da Agência de Aviação Civil para o período de 2020 a 2024 encontra-se definida através da Missão, Visão e Valores, seguidamente apresentados.



Missão

Regular e promover o desenvolvimento seguro, eficiente e sustentável da atividade da Aviação Civil em Cabo Verde



Visão

Consolidar-se como uma autoridade credível e reconhecida pela excelência na atuação e liderança no desenvolvimento do sector



Valores

Rigor, Compromisso, Imparcialidade, Responsabilidade, Transparência, Credibilidade, Ética

Os Valores da AAC, compartilhados, refletem a cultura institucional e são a base de atuação que define e une a instituição e ajuda a converter a Missão e Visão em ações.

A interpretação dos Valores encontra-se seguidamente apresentada:

Agimos com **Rigor**

Atuamos com **Ética, Transparência e Imparcialidade**

O nosso **Compromisso e Responsabilidade** é para com interesse público

A nossa **Credibilidade** é medida pela nossa atuação

2.3. Recursos Humanos

Na área de Recursos Humanos compete à AAC promover e assegurar a gestão integrada dos seus colaboradores, alinhada com a estratégia da AAC e com os princípios e os valores da Instituição, almejando a eficiência através do desenvolvimento de competências sociais, profissionais e organizacionais.

Ao longo do ano 2021 o desenvolvimento dos Recursos Humanos continuou a ser um dos vetores prioritários de atuação da AAC. As ações da Instituição neste domínio centraram-se, basicamente, no desenvolvimento profissional dos Recursos Humanos, na revisão de alguns instrumentos de gestão, na criação de novos instrumentos, revisão de alguns processos e metodologias, tendo-se registado a colaboração de todas as equipas, tudo numa estratégia de capacitação da AAC para o cumprimento das suas funções a nível de excelência.

Enquadramento Legal

A AAC dispõe de quadro de pessoal próprio. Ao abrigo do Art.º 62 dos Estatutos da AAC, aprovados pelo Decreto-Lei nº 47/2019 de 28 de outubro, o pessoal da AAC encontra-se sujeito ao regime do contrato individual de trabalho, sendo abrangido pelo regime da previdência social dos trabalhadores por conta de outrem. O recrutamento do pessoal da AAC encontra-se sujeito a concurso público e obedece aos princípios estabelecidos no Artigo 74º da Lei nº 14/VIII/2012, de 11 de julho (república).

Os direitos, garantias e deveres dos trabalhadores do quadro de pessoal da AAC encontram-se definidos no Estatuto do Pessoal, que se encontra desenvolvido e pormenorizado por Regulamentos Internos, com observância das disposições legais imperativas do regime de contrato individual de trabalho.

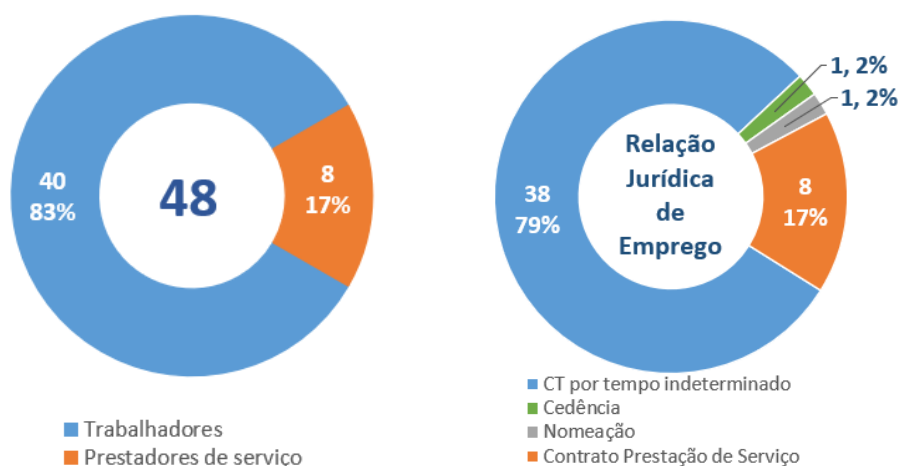
Caracterização dos Recursos Humanos

Em 31 de dezembro de 2021 a AAC contava com 48 colaboradores em efetividade de funções (vs. 51 em 2020), dos quais 40 trabalhadores e 8 prestadores de serviço (vs. 45 trabalhadores e 6 prestadores de serviço em 2020).

A contratação dos prestadores de serviço, nomeadamente dos técnicos especializados no âmbito da aviação civil, é fundamentada pelo nível da especialização detido por estes e pelas restrições ligadas a disponibilidade desses no mercado de trabalho nas condições que possam ser suportadas pela Agência.

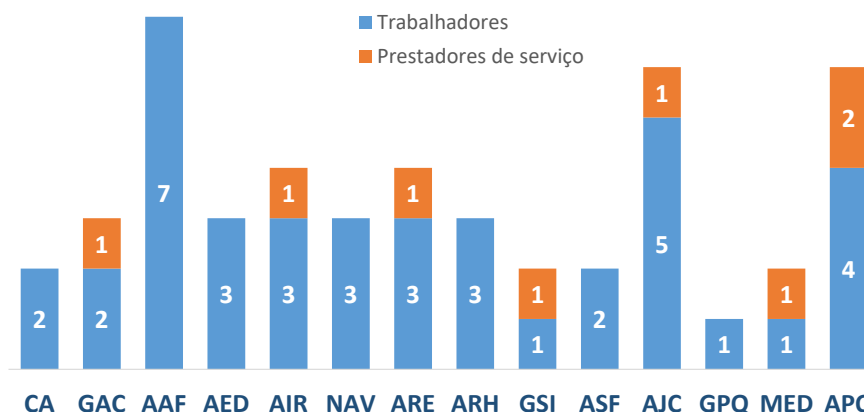
Do total dos 48 colaboradores ativos, 38 (79%) pertencem ao quadro de pessoal da AAC, vinculados por contratos de trabalho por tempo indeterminado, oito encontram-se em regime de prestação de serviço (17%), um em regime de cedência e um em regime de nomeação, correspondendo a 2% cada.

Figura 8 - Colaboradores ativos em 2021



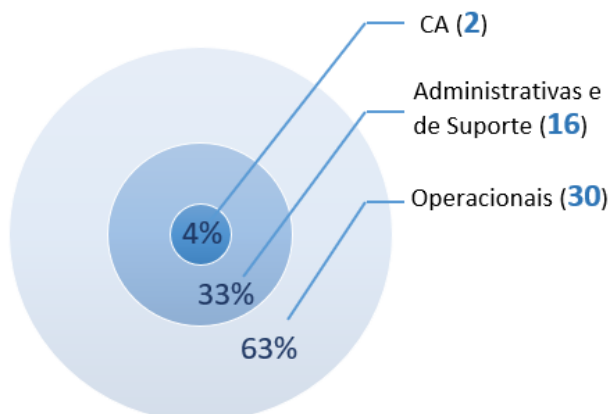
Pelo número dos colaboradores alocados se destacam: AAF com sete trabalhadores, AJC e APO com seis colaboradores cada. A unidade APO destaca-se ainda pelo maior número dos prestadores de serviços.

Figura 9 - Colaboradores por Unidade Orgânica (UO), 2021



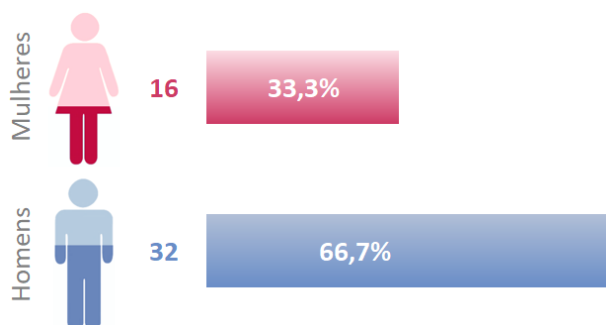
Constituem o grupo predominante os colaboradores afetos às Unidades Orgânicas Operacionais⁶ no total de 30 (63%), seguidos pelos 16 colaboradores afetos às áreas Administrativas e de Suporte⁷ (33%). O CA em 2021 era formado por Presidente e um Administrador.

Figura 10 – Colaboradores por grupo, 2021



Em matéria de género, a AAC contava com 32 (66,7%), colaboradores ativos do sexo masculino, face aos 16 (33,3%) do sexo feminino.

Figura 11 – Colaboradores por género, 2021



⁶ Incluem: AIR, NAV, AED, APO, ASF, ARE, MED, AJC

⁷ Incluem: ARH, AAF, GSI, GPQ, GAC

Trabalhadores

No que se refere aos grupos profissionais, constata-se predominância dos Técnicos Superiores com 35% (14) do total dos trabalhadores ativos, seguidos pelos Inspectores e Coordenadores com 23% (9) e 20% (8) respetivamente.

Tabela 2 – Trabalhadores por grupo profissional, 2021

Grupo Profissional	Mulheres	Homens	Total	%
Dirigentes	0	2	2	5%
Coordenadores	3	5	8	20%
Técnicos Superiores	6	8	14	35%
Inspectores	0	9	9	23%
Administrativos	4	0	4	10%
Auxiliares	2	1	3	8%
Total	15	25	40	100%

No que se refere à antiguidade, 70% (28) dos trabalhadores ativos possuem menos que 10 anos de serviços na Agência, sendo o mais numeroso o grupo dos trabalhadores com até 5 anos de serviço com 42,5% (17).

A antiguidade média dos trabalhadores é de 11 anos, sendo nove anos para sexo masculino e 14 anos para feminino.

Tabela 3 – Trabalhadores por antiguidade, 2021

Antiguidade	Mulheres	Homens	Total	%
Até 5 anos	4	13	17	42,5%
De 6 a 10 anos	6	5	11	27,5%
De 11 a 20 anos	0	3	3	7,5%
De 21 a 30 anos	3	3	6	15%
31 ou mais	2	1	3	7,5%
Total	15	25	40	100%

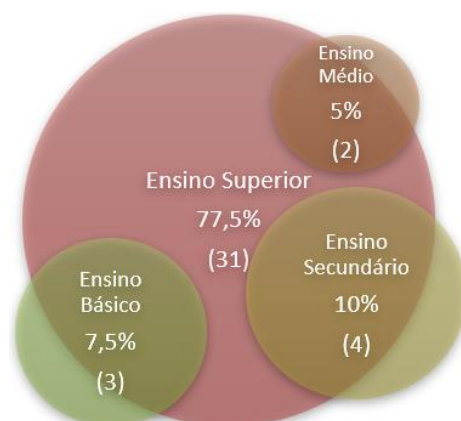
Relativamente a estrutura etária, 67,5% (27) dos trabalhadores ativos encontram-se na faixa etária entre 31 e 50 anos, sendo predominante o escalão da idade entre 31 e 40 anos com 37,5% (15) do total.

Tabela 4 – Trabalhadores por escalão etário, 2021

Escalão etário	Mulheres	Homens	Total	%
Até 30 anos	1	2	3	7,5%
Entre 31 e 40 anos	7	8	15	37,5%
Entre 41 e 50 anos	3	9	12	30%
Entre 51 e 60 anos	4	4	8	20%
Mais de 61 anos	0	2	2	5%
Total	15	25	40	100%

A média etária dos trabalhadores ativos em 31 de dezembro de 2021 é de 43 anos para trabalhadores de ambos os sexos.

Figura 12 - Trabalhadores por nível académico, 2021



Tal como em anos anteriores, em 2021 constata-se que os trabalhadores detentores de habilitação de nível superior representam a maioria do universo dos no ativo, num total de 77,5% (31).

Prestadores de Serviço

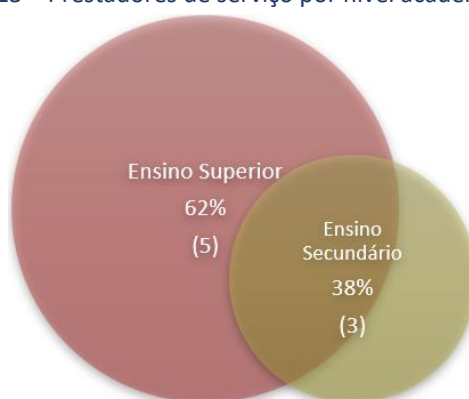
Os colaboradores em regime de prestação de serviço se enquadram, na sua maioria, nas faixas etárias mais elevadas. Assim, 63% dos prestadores de serviço encontram-se na faixa etária entre 41 e 60 anos, sendo predominante o escalão da idade entre 51 e 60 anos com 38%.

Tabela 5 – Prestadores de serviço por escalão etário, 2021

Escalão etário	Mulheres	Homens	Total	%
Até 30 anos	1	0	1	13%
Entre 31 e 40 anos	0	1	1	13%
Entre 41 e 50 anos	0	2	2	25%
Entre 51 e 60 anos	0	3	3	38%
Mais de 61 anos	0	1	1	13%
Total	1	7	8	100%

A maioria dos prestadores de serviço (62%) possui a habilitação de nível superior.

Figura 13 – Prestadores de serviço por nível académico, 2021



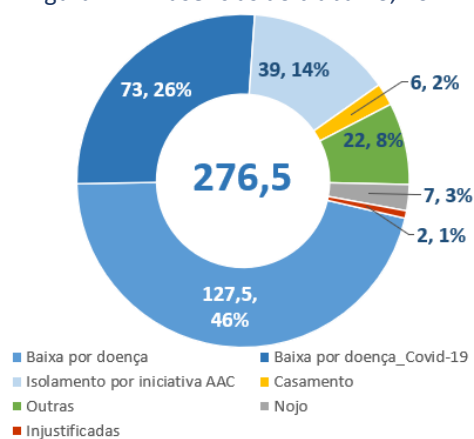
É de referir que a 31 de dezembro um colaborador em regime de prestação de serviço desempenhava a função de Coordenador.

Absentismo

De janeiro a dezembro de 2021 registou-se um total de 276,5 dias de ausências ao trabalho, com maior incidência das faltas originadas pela doença com 200,5 dias (73%), destas 73 (26%) por baixa médica devida ao COVID-19. Isolamentos por iniciativa da AAC nos casos suspeitos de COVID-19 totalizaram 39 dias (14%) e representam segunda maior causa das ausências.

A taxa de absentismo no ano 2021 foi de 2,9%.

Figura 14 – Ausências ao trabalho, 2021



2.4. Recursos Financeiros

Enquadramento legal

A AAC é uma autoridade administrativa independente, de base institucional, dotada de personalidade jurídica, órgãos, serviços, pessoal e património próprios e de autonomia administrativa e financeira.

Nos termos do nº 3 do art.º 73º do RJERI, a AAC, na elaboração das contas, deve seguir as normas e preceitos definidos no Sistema de Normalização Contabilística e do Relato Financeiro (SNCRF), com as necessárias adaptações, aprovado pelo Membro do Governo responsável pelas Finanças.

A AAC, nos termos da alínea a) do nº 1 do art. 3º da Lei nº 82/VIII/2015 de 7 de janeiro, que aprova o Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas, não se encontra sujeita ao Imposto sobre Rendimento das Pessoas Coletivas (IRPC).

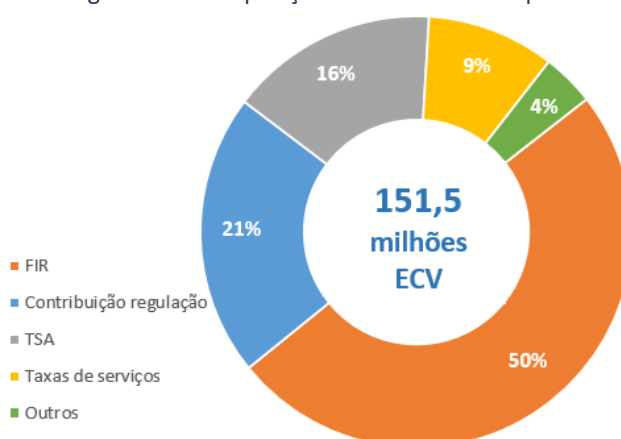
AAC não é sujeito passivo do Imposto sobre o Valor Acrescentado (IVA), nos termos do nº 3 do art. 6º da Lei nº 14/VI/2002, de 19 de setembro, que define o sistema de tributação sobre as despesas (IVA) e, nos termos da alínea a) do nº 3 do art. 2º da Lei nº 21/VI/2003 de 14 de julho, alterado pela Lei nº 51/VIII/2013 de 27 de dezembro, que aprova o Código do Imposto sobre o Valor Acrescentado.

Desempenho económico



Os rendimentos operacionais da AAC, fortemente impactados pela redução acentuada da atividade do sector na sequência da pandemia do COVID-19, atingiram 151,5 milhões ESC em 2021, e são provenientes, sobretudo, da comparticipação nas receitas da FIR Oceânica do Sal (FIR), das Contribuições de Regulação e das Taxas de Segurança Aeroportuárias (TSA), que juntas representam 87% no total.

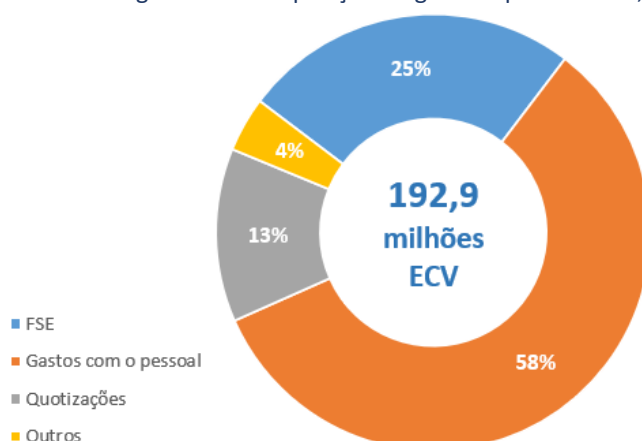
Figura 15 – Composição de rendimentos operacionais, 2021, %



Como forma de atenuar o impacto da redução dos rendimentos foi implementado um conjunto das medidas no sentido de conter os gastos em 2021. Apesar das restrições financeiras, AAC assegurou os gastos operacionais já assumidas e os estreitamente necessários para prossecução da sua atividade, que

totalizaram 192,9 milhões ESC, derivado, essencialmente dos Gastos com Pessoal e Gastos com FSE, que juntos representam 83% do total.

Figura 16 – Composição de gastos operacionais¹, 2021, %



Com o EBITDA a atingir valor negativo de 41,4 milhões ESC verifica-se o mesmo em termos de margem EBITDA, que se situou em -28%. O peso das depreciações impeliu EBIT para 53,3 milhões ESC e pressionou, igualmente, a margem líquida para -40%.

Tabela 6 – Performance económica 2021, mESC

Performance económica	2021
Vendas e Prestação de Serviços (VPS)	145 520
Gastos Operacionais	-160 257
Gastos com FSE's	-48 390
Gastos com o pessoal	-111 867
Outros Rendimentos e Ganhos	5 956
Outros Gastos e Perdas	-32 617
Depreciações e amortizações	-11 914
Ganhos e Perdas Financeiras	-5 414
EBITDA	-41 398
EBIT	-53 312
Resultado Líquido do Período	-58 726
Margem EBITDA	-28%
Margem Líquida	-40%
Peso da estrutura de pessoal nas VPS	77%
Peso da estrutura de FSE nas VPS	33%

Os expressivos valores negativos da EBITDA e do EBIT apontam para o significativo défice dos rendimentos para cobertura dos gastos e dos custos operacionais, respetivamente. Assim, apenas o peso dos Gastos com Pessoal e do FSE atinge 110% do total das Vendas e Prestações de Serviços.

A AAC, com os rendimentos fortemente afetados pela retração da atividade no sector, atingiu em 2021 um resultado líquido negativo em 58,7 milhões ESC.

¹ Não inclui depreciações e amortizações

Desempenho financeiro

Cash flow operacional
52,9 milhões ESC

Free cash flow
45,8 milhões ESC

Fundo de Maneio
137 milhões ESC

O *cash flow* gerado pela AAC a nível operacional de cerca de 53 milhões ESC apenas foi possível devido ao recebimento em 2021 de 50% dos valores da FIR Oceânica do Sal do ano 2019, diferidos para o ano 2021 no âmbito do Memorando assinado entre AAC e ASA.

O *free cash flow* situou-se em 45,8 milhões ESC devido, essencialmente, aos pagamentos respeitantes à investimentos, sobretudo no módulo Auditoria e Inspeções da plataforma CASR.

Em termos financeiros destaca-se a dívida da operadora TACV até 28 de fevereiro de 2019 no valor 178 milhões de escudos por reconhecer pela NewCo, S.A., influenciando negativamente o valor do fundo de maneio, que se encontra sobrevalorizado no mesmo montante.

Em termos de capacidade financeira da AAC para fazer face aos seus compromissos de curto prazo, destaca-se o nível robusto do indicador de liquidez geral de 164%.

164% Liquidez Geral
Ativo corrente/Passivo corrente

Contudo, relativamente à liquidez imediata constata-se que a Agência tem atualmente disponibilidades para a cobertura imediata de 32% do seu passivo corrente.

32% Liquidez Imediata
Disponibilidades/Passivo corrente

28% Solvabilidade
Capital próprio/Passivo

22% Autonomia Financeira
Capital próprio/Ativo

78% Endividamento
Passivo/Ativo

O indicador de solvabilidade aponta para limitada capacidade da AAC em fazer face às suas responsabilidades correntes, na medida que os seus capitais próprios asseguram a cobertura apenas de 28% do passivo.

Este facto é ainda visível pelo nível de autonomia financeira de 22% e de endividamento de 78% que apontam para significativa dependência da Agência de capitais alheios para financiamento dos seus ativos.

2.5. Stakeholders

Os principais stakeholders da AAC, envolvidos nas atividades, serviços e os resultados alcançados pela instituição, são divididos em 9 categorias, agrupadas em 3 classes homogêneas, de acordo com o tipo da interação com a Agência.

Classificação	Instituições	Organismos internacionais no domínio da Aviação Civil Estado Parceiros Institucionais Controladores	Categoria
	Clientes	Prestadores de Serviços da Aviação Civil Profissionais da Aviação Civil Examinadores do Pessoal Aeronáutico Colaboradores	
	Beneficiários	Utilizadores / Beneficiários	

Classificação	Categoria	Key Stakeholders
Instituições	Organismos internacionais no domínio da aviação civil	Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) Organização de Supervisão da Segurança Operacional do Grupo de Acordo de Banjul (BAGASOO) Comunidade das Autoridades de Aviação Civil Lusófonas (CAACL) Comissão Africana de Aviação Civil (CAFAC) Organização da Aviação Civil Internacional (IATA)
	Estado	Ministério do Turismo e Transportes (MTT) Ministério das Finanças (MF) Ministério dos Negócios Estrangeiros e das Comunidades (MNEC) Ministério de Defesa Nacional (MDN) Ministério da Saúde e da Segurança Social (MSSS)
	Parceiros Institucionais	Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes de Aviação e Marítima (IPIAAM) Comissão Nacional de Coordenação de Busca e Salvamento (CNCSAR) Serviço Nacional de Protecção Civil (SNPC) Instituto Nacional de Estatística (INE)
	Controladores	Unidade de Acompanhamento do Sector Empresarial do Estado (UASE) Comissão Especializada Competente da Assembleia Nacional Tribunal de Contas Provedor de Justiça
Clientes	Prestadores de Serviços da Aviação Civil	Operadores aéreos Operadores aeroportuários Prestadores de serviços de Navegação Aérea Prestadores de Serviços de Assistência em Escala (Handling) Prestadores de serviços de Catering Organizações de formação aprovadas (ATO) Organizações de manutenção aprovadas (AMO)
	Profissionais da Aviação Civil	Pilotos Tripulação de Cabina Oficiais de Operações de Voo (OOV) Técnicos de Manutenção de Aeronaves (TMA) Controladores de Tráfego Aéreo (CTA) Operadores de Estação Aeronáutica (OEA)
	Examinadores do Pessoal Aeronáutico	Examinadores Médicos Aeronáuticos (AME) Examinadores de Proficiência Linguística Examinadores de Pilotos Examinadores de membros de Tripulação de Cabina
	Colaboradores	Colaboradores da AAC
Beneficiários	Utilizadores / Beneficiários	Passageiros Instituições de Ensino Superior Sociedade Civil

2.6. Planeamento Estratégico

Para o período 2020-2024 foram definidos quatro Objetivos Estratégicos (OE), que representam os propósitos maiores da AAC e enunciam as conquistas que devem ser perseguidas para o cumprimento da sua Missão (OE 1, 2 e 3) e para a consecução da Visão do futuro (OE 4):

- ➔ OE 1 - Garantir o desenvolvimento seguro (*Safety, Security* e *Facilitação*) da atividade da Aviação Civil em Cabo Verde;
- ➔ OE 2 - Promover o desenvolvimento eficiente e sustentável da atividade da Aviação Civil em Cabo Verde;
- ➔ OE 3 - Garantir o desempenho e a qualidade dos serviços prestados pela AAC no cumprimento das suas funções;
- ➔ OE 4 - Liderar o desenvolvimento da Aviação Civil nacional.

Cada Objetivo Estratégico encontra-se desenvolvido por meio dos Objetivos Operacionais, que, por sua vez, são compostos por atividades que serão desenvolvidas para atingir os Objetivos Operacionais e os correspondentes Objetivos Estratégicos.

Em articulação com os Objetivos Estratégicos e assentes na estratégia previamente identificada, foram definidos pelo Conselho de Administração da AAC 28 (vinte e oito) Objetivos Operacionais para o ano 2021, para as diversas áreas de intervenção da AAC.

Apresentamos seguidamente os Objetivos Operacionais definidos para o ano 2021:

Objetivos Estratégicos	Eixo	Objetivos Operacionais
Objetivo Estratégico 1 Garantir o desenvolvimento seguro (<i>Safety, Security</i> e <i>Facilitação</i>) da atividade da Aviação Civil em Cabo Verde	Regulação	1.1. Garantir a implementação do Plano de Acção da ICAO
		1.2. Aumentar a eficiência e eficácia nos processos de Licenciamento, Certificação, Aprovação, Autorização e Registo
		1.3. Garantir o elevado nível de eficiência do sistema de Facilitação do Transporte aéreo
	Supervisão	1.4. Assegurar a implementação dos sistemas efetivos de Supervisão
		1.5. Promover um ambiente favorável ao cumprimento consciente dos requisitos regulamentares
	Regulamentação	1.6. Garantir a Regulamentação do sector
		1.7. Melhorar o exercício dos poderes Sancionatórios
Objetivo Estratégico 2 Promover o desenvolvimento eficiente e sustentável da atividade da Aviação Civil em Cabo Verde	Regulação	2.1. Acompanhar e estimular o desenvolvimento do sector de transporte aéreo
		2.2. Assegurar a minimização dos efeitos ambientais adversos na aviação civil nacional

Objetivos Estratégicos	Eixo	Objetivos Operacionais
Objetivo Estratégico 2 Promover o desenvolvimento eficiente e sustentável da atividade da Aviação Civil em Cabo Verde	Supervisão	2.3. Promover a melhoria da qualidade de serviços prestados aos usuários do transporte aéreo
		2.4. Reforçar a supervisão económica do setor
Objetivo Estratégico 3 Garantir o desempenho e a qualidade dos serviços prestados pela AAC no cumprimento das suas funções	Regulamentação	2.5. Promover um ambiente de negócio do sector aéreo que permita o desenvolvimento da industria
		3.1. Promover a mediação e arbitragem no sector
	3.2. Promover a melhoria da qualidade regulatória	
	Áreas transversais	3.3. Assegurar o desenvolvimento estratégico de sistemas de informação
		3.4. Implementar e certificar o Sistema de Gestão de Qualidade (ISO 9001:2015)
		3.5. Garantir adequados Instrumentos de Gestão de Recursos Humanos (IGRH)
		3.6. Aprimorar a gestão do conhecimento
	Áreas transversais	3.7. Assegurar os Recursos Financeiros para execução da estratégia
		3.8. Aprimorar a gestão financeira, orçamental e patrimonial
		3.9. Assegurar as instalações da instituição modernas e funcionais
		3.10. Implementar a Gestão Estratégica
		3.11. Aperfeiçoar a Comunicação Institucional
3.12. Aperfeiçoar o Sistema de Gestão de Segurança no Trabalho		
Objetivo Estratégico 4 Liderar o desenvolvimento da Aviação Civil nacional	Ação Internacional	4.1. Ampliar a integração do sistema de aviação civil caboverdiana no cenário internacional
		4.2. Assegurar a cooperação técnica internacional
		4.4. Desenvolver e implementar o sistema estatístico do sector
		4.5. Assegurar a promoção da AAC e do sector da aviação civil

3. ATIVIDADE JURÍDICA

No quadro da atividade regulatória no setor da aviação civil, a AAC desenvolve a sua missão através da elaboração de atos normativos e publicações aeronáuticas indispensáveis ao exercício das suas atribuições e, tendo em vista a transposição para o ordenamento jurídico cabo-verdiano de normas, recomendações e outras disposições emergentes da ICAO, de que o Estado Cabo-Verdiano é parte contratante.

Neste âmbito em 2021 foi aprovada e publicada a primeira Emenda ao CV-CAR 21 “*Sistema de Gestão da Segurança Operacional*”, que em 2018 procedeu a transposição para o ordenamento jurídico cabo-verdiano dos requisitos para implementação e manutenção do Sistema de Gestão da Segurança Operacional (SGSO) a serem cumpridos pelos prestadores de serviços. A Emenda consistiu no estabelecimento de novos prazos para implementação do SGSO. Previamente à aprovação, o projeto da Emenda foi objeto da consulta pública, nos termos do artigo 22º dos Estatutos da AAC.

Ao longo do ano 2021 foram ainda submetidos à consulta pública os seguintes projetos de atos normativos, cuja aprovação e publicação se preveem para o ano 2022:

Temática	Descrição	Tipo
Trabalho Aéreo	Projeto de Regulamento da AAC que regula a atividade de trabalho aéreo desenvolvida no território e espaço aéreo sob jurisdição nacional, definindo os requisitos de acesso e exercício da atividade, nomeadamente, em matéria de licenciamento e certificação técnica.	Regulamento
Drones	Projeto de Regulamento da AAC que estabelece o regime aplicável à utilização de sistemas de aeronaves civis não tripuladas em território nacional, definindo as respetivas condições de operação e autorização quanto à sua utilização.	Regulamento
Aviação Geral	Projeto de Regulamento da AAC que disciplina a utilização privada de aeronaves, sem objetivos de natureza comercial, na modalidade de voos privados de aviação geral, realizados por operadores de aeronaves, em território nacional.	Regulamento

No âmbito das consultas públicas realizadas em 2021 a AAC recebeu quatro contributos com comentários e propostas de alteração, todos relativamente ao Projeto de Regulamento de Drones.

O ano de 2021 ficou marcado pelas rápidas evoluções relativamente as medidas de contenção da propagação da COVID-19 no país, que refletiam períodos alternados de alívio ou agravamento de medidas de prevenção da disseminação do vírus, em face de novas variantes que foram surgindo, situação que teve consequências negativas no setor aéreo.

Como resultado, a AAC garantiu a adoção de medidas regulamentares imediatas, refletindo a alteração da situação epidemiológica no país e as sucessivas alterações legislativas na Instrução Nº 003/AAC/2020 “*Gestão de Passageiros, Tripulação e Pessoal Aeroportuário em Contexto da Pandemia COVID-19*”, que em 2021 foi revista por quatro vezes (Revisões 5 a 8).

No âmbito da execução dos seus poderes sancionatórios, no decurso de 2021, a AAC instaurou um processo de contraordenação, que culminou com o pagamento da respetiva coima.

Estando sob responsabilidade da AAC a organização, execução e manutenção de todos os processos relacionados com o Registo Aeronáutico Nacional (RAN), foram, em 2021, registados seis abates do registo da aeronave e um registo da matrícula da aeronave e de atos correlacionados.

4. ATIVIDADE INTERNACIONAL

Constitui uma das atribuições da Agência, ao abrigo da alínea j) do número 2 do artigo 11º dos seus Estatutos, a representação do Estado de Cabo Verde nas organizações internacionais, na área da aviação civil e, neste âmbito, a AAC representa o Estado de Cabo Verde junto da ICAO, da CAFAC, do BAG e das suas organizações BAGASOO e BAGAIA. Ademais, a AAC é membro da CAACL e de todos os grupos regionais tanto da segurança operacional como AVSEC/FAL.

A atividade internacional da AAC é considerada em três vetores distintos:

- Cooperação internacional;
- Participação em Grupos de Trabalho Internacionais;
- Acompanhamento de Auditorias / Inspeções de Organizações Internacionais.

COOPERAÇÃO INTERNACIONAL

No âmbito da cooperação com autoridades aeronáuticas de países terceiros, que permite trocas recíprocas de *know how* que contribuem para melhoria das instituições na prossecução das respetivas atribuições, foram realizadas em 2021 as ações de Cooperação Técnica com ANAC de Angola e ANAC do Brasil.

Cooperação Técnica com ANAC de Angola

Em 31 de maio de 2021 foi assinado um MoU com a autoridade aeronáutica angolana ANAC (antiga INAVIC) por forma a assegurar a supervisão das operações, do pessoal e da aeronave com matrícula angolana a operar em Cabo Verde no âmbito do contrato de concessão emergencial celebrado entre o Estado de Cabo Verde e a BestFly Aircraft Management.

Durante novembro de 2021 a Agência de Aviação Civil recebeu a delegação da Agência Nacional de Aviação Civil de Angola (ANAC Angola) com objetivo de relançar o processo de cooperação entre as duas instituições. Os encontros entre as duas entidades reguladoras de aviação civil aconteceram por ocasião da vinda do Ministro dos Transportes de Angola que esteve de visita oficial a Cabo Verde.

Desta forma, foram preparados os alicerces para a revisão do Memorando de Cooperação entre as duas Agências em vigor (assinado em novembro de 2018) e a consagração do projeto de um novo Protocolo com intuito de reforço da cooperação técnica operacional no sector da aviação civil entre os Estados. Foram ainda calendarizadas as atividades/ações a serem desenvolvidas a partir da data da assinatura do Memorando.

O outro objetivo de um novo Protocolo é a promoção da regulação e supervisão da atividade de regulação económica, tendo nomeadamente em consideração os desafios resultantes da implementação da Decisão de Yamoussoukro e do Mercado Único de Transportes Aéreos em África (SAATM).

Outro ponto dessa cooperação foi a revisão do Acordo Bilateral de Serviços Aéreos que consagrasse os princípios previstos na Decisão de Yamoussoukro de 1999 sobre a liberalização dos Transportes Aéreos em África, como base para o estabelecimento do Mercado Único dos Transportes Aéreos em África (MUTAA/SAATM) no contexto da Agenda Africana para 2063, a ser assinado entre as Repúblicas de Angola e de Cabo Verde.

Cooperação Técnica com ANAC do Brasil

No quadro de competência de assessoria ao Governo em matéria de aviação civil, no que à concessão aeroportuária diz respeito, no âmbito do Memorando de Entendimento com a ANAC Brasil, a AAC reuniu-se em sessões de trabalho com responsáveis e especialistas da ANAC Brasil nas vertentes técnica, económica e financeira.

PARTICIPAÇÃO EM GRUPOS DE TRABALHO INTERNACIONAIS

Considerando as diversas áreas de atuação dentro da aviação civil, designadamente: Regulação Económica, *Safety* e *Security* a AAC participa todos os anos em *workshops*, conferências, reuniões e seminários de múltiplos grupos de trabalho internacionais, a nível da regulação técnica e económica.

Figura 17 – Participação em grupos de trabalho internacionais, 2021



No decorrer do ano Autoridade Aeronáutica participou em 38 eventos de trabalho promovidos pelas organizações internacionais e regionais ligadas ao setor de aviação civil, destacando-se 29 eventos (76%) organizados pela Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO).



Devido às limitações impostas pelo COVID-19, em 34 eventos de trabalhos (89%) a participação foi realizada por via virtual.

A relação dos eventos em que AAC participou durante o ano de 2021 encontra-se apresentada no Anexo I deste Relatório.

ACOMPANHAMENTO DE AUDITORIAS E DE INSPEÇÕES DE ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS

Entre os dias 06 e 08 de julho de 2021, a AAC, enquanto autoridade aeronáutica, acompanhou auditoria realizada pela Transportation Security Administration (TSA), entidade norte americana responsável pela segurança dos transportes, ao Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela (AIDP-NM) para validação do aeroporto enquanto *Last Point of Departure* (LPD) para os Estados Unidos.

Na referida auditoria, que teve como objetivo averiguar o nível de cumprimento das normas e práticas recomendadas constantes do Anexo 17 “Segurança e Proteção da Aviação Civil contra atos de

interferência ilícita” à Convenção de Chicago de 1944, o AIDP-NM obteve resultados considerados excelentes pela equipa auditora.

O AIDP-NM atingiu um nível de excelência relativamente à implementação efetiva dos requisitos de segurança, e manteve a qualificação enquanto LPD.

Importa realçar que a auditoria decorreu em contexto de ausência de voos para os EUA desde abril de 2020 e em meio a um quadro adverso restritivo provocado pela pandemia do COVID-19.

Com retoma dos voos para Boston, a TSA fará uma nova auditoria, desta feita à operadora aérea TACV, tendo como referência os normativos de segurança norte americanos.

5. SEGURANÇA OPERACIONAL (SAFETY)

A nível da Segurança Operacional, a AAC atua em cinco domínios interligadas que se encontram apresentadas na Figura 18.

Figura 18 – Domínios de atuação a nível de Segurança Operacional



Em matéria de segurança operacional a AAC tem, entre outras, as seguintes competências nos domínios mencionados:



Aeródromos - regular e supervisionar os serviços de exploração aeroportuária e infraestrutura relacionada, incluindo o seu planeamento, construção, reforma e ampliação, assim como efetuar a certificação dos aeródromos.



Navegação Aérea - regular e supervisionar os serviços de navegação aérea, nomeadamente, serviço de tráfego aéreo (ATS); as comunicações, navegação e vigilância (CNS); serviço de informação aeronáutica (AIS); serviço de cartografia aeronáutica (MAP); serviço de busca e salvamento (SAR); meteorologia aeronáutica (MET) e procedimentos de navegação aérea para operações de aeronaves (PANS OPS).



Aeronavegabilidade - regular, certificar e supervisionar os operadores aéreos e as organizações de manutenção nacionais e estrangeiras, assim como todas as aeronaves registadas no País e ainda supervisionar as aeronaves que operam de e para os aeroportos nacionais.



Medicina Aeronáutica - implementar um sistema de Medicina Aeronáutica, designar examinadores médicos aeronáuticos, certificar as entidades especializadas em medicina aeronáutica que realizam os exames para emissão de certificados e emitir os certificados médicos do pessoal aeronáutico detentor de licença.



Padrão Operacional - regular, certificar e supervisionar as operadoras aéreas incluindo o pessoal aeronáutico detentor de licenças e certificados emitidos pela AAC e verificar os aspetos administrativos que conduzam a concessão de licenças, certificados, qualificações, validações ou de qualquer outra autorização ao pessoal aeronáutico assim como a organizações de Formação.

5.1. Programa Nacional de Segurança Operacional

Cabo Verde na qualidade do Estado contratante da Convenção de Aviação Civil Internacional, atendendo a diretriz da Organização de Aviação Civil Internacional (ICAO) para que todos os signatários estabelecessem um Programa Nacional de Segurança Operacional (PNSO), voltado para o alcance de níveis aceitáveis de segurança operacional nas atividades de aviação civil, subscreveu esta iniciativa, atribuindo, pela Resolução nº 85/2014 de 22 de outubro, a responsabilidade pela implementação e manutenção do PNSO à AAC⁹.

O PNSO reconhece que, tanto o Estado como os prestadores de serviços, têm responsabilidades em matéria de segurança operacional e exige o estabelecimento de um Sistema de Gestão da Segurança Operacional (SMS) pelos prestadores de serviços, operadores de transporte aéreo, organizações de formação, organizações de manutenção, prestadores de serviços de navegação aérea e operadores aeroportuários certificados.

O PNSO contempla as diretrizes e requisitos para orientar o desenvolvimento e implementação do Sistema de Gestão de Segurança Operacional (SGSO). O SGSO, regulamentado pelo CV-CAR 21, apresenta um processo evolutivo, estruturado para que os prestadores de serviços da aviação civil possam gerir a segurança de suas operações com o mesmo nível de prioridade que os demais processos de negócio, fornecendo um conjunto de ferramentas e de métodos para apoiar as decisões de forma a garantir que as atividades diárias se desenvolvam dentro de níveis de risco aceitáveis segundo os padrões da Agência.

São os processos-chave de um SGSO:

- **Reporte de Ocorrências:** processo de aquisição de dados e informações relacionados com segurança operacional;
- **Identificação de Perigos:** conjunto de atividades voltadas para identificação de perigos relacionados com segurança operacional;
- **Gestão de Riscos:** processo padronizado para avaliação e definição de medidas de controle de riscos;
- **Medição de Desempenho:** ferramentas de gestão definidas para avaliar se os objetivos de segurança operacional da organização estão sendo atingidos;
- **Garantia da Segurança Operacional:** conjunto de atividades voltadas para padronização da prestação do serviço conforme critérios estabelecidos de desempenho.

A implementação eficaz do PNSO é desenvolvida através de um processo complexo e gradual. O maior desafio atual para Agência representa o desenvolvimento do PNSO, com todos os componentes, elementos e processos requeridos para o sistema de gestão da segurança operacional do Estado.

⁹ A mesma Resolução criou a Comissão Nacional de Segurança Operacional (CNSO) composta por Presidente da AAC, Presidente da Comissão de Prevenção e Investigação de Acidentes de Aviação e um representante do Ministério que tutela Aviação Civil, com objetivo de coordenação entre entidades e serviços que intervêm na definição e aplicação das normas, recomendações e procedimentos no domínio de segurança operacional.

No âmbito do PNSO foram realizados no decorrer do ano 2021:

- Terceira revisão do GAP análise e do Plano de implementação do PNSO pela Comissão Nacional de Segurança Operacional (CNSO);
- Publicação da Resolução nº 70/2021 de 9 de julho que define a estrutura do PNSO. A Resolução ainda define a coadjuvação do Executivo Responsável pelo Administrador Responsável pelo pelouro da segurança operacional da AAC e integração do mesmo na Comissão Nacional de Segurança Operacional, potencializando um desempenho efetivo e eficiente na coordenação das atividades do PNSO;

Estrutura do PNSO	
Componente 1 - Políticas e objetivos da segurança operacional para o Estado Elemento 1.1 - Estrutura legislativa para segurança operacional do Estado Elemento 1.2 - Responsabilidades e obrigações do Estado Elemento 1.3 - Investigação de acidentes e incidentes Elemento 1.4 - Política de conformidade regulamentar	Componente 2 - Gestão dos riscos da segurança operacional do Estado Elemento 2.1 - Requisitos da segurança operacional para o Sistema de Gestão da segurança operacional (SGSO) dos provedores de serviços Elemento 2.2 - Aceitação/Acordo sobre o desempenho da segurança dos provedores de serviço
Componente 4 - Promoção da segurança operacional pelo Estado Elemento 4.1 - Interna: formação, comunicação e divulgação das informações de segurança operacional Elemento 4.1 - Externa: formação, comunicação e divulgação das informações de segurança operacional	Componente 3 - Garantia da segurança operacional pelo Estado Elemento 3.1 - Supervisão da segurança operacional Elemento 3.2 - Recolha, análise e troca das informações da segurança operacional Elemento 3.3 - Supervisão da segurança operacional em áreas mais críticas, a partir da análise de dados

- Reavaliação do plano de implementação do SMS da TICV, incluindo fases 3 e 4. A inspeção das atividades relacionadas com as fases 3 e 4 foi transferida para o ano 2022, devido à suspensão das operações da TICV em maio de 2021.
- Reavaliação do plano de implementação do SMS da TACV das fases 2, 3 e 4. A inspeção das atividades relacionadas com estas fases foram transferidas para o ano 2022 devido à suspensão de operações desde março de 2020.

Em 31 de dezembro de 2021 encontravam-se implementadas 31 atividades (24%) constantes do Plano de Implementação do Programa Nacional de Segurança Operacional, 43 atividades (34%) encontravam-se parcialmente implementadas e 53 (42%) encontravam-se por implementar.

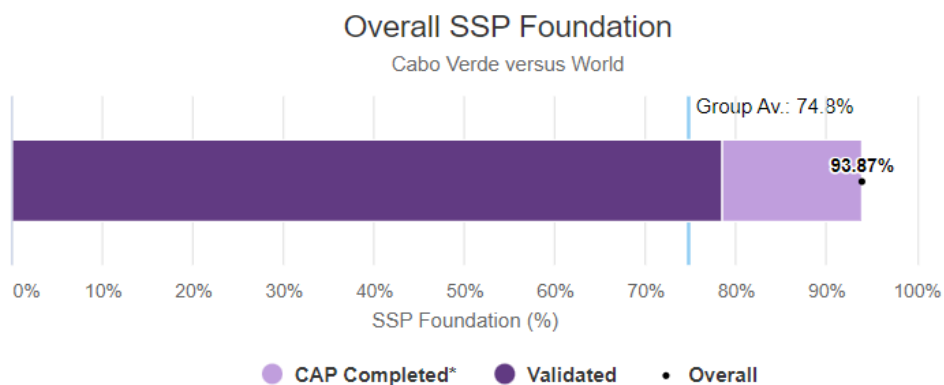
Figura 19 – Status de implementação do PNSO em 31/12/2021



O Plano de Implementação do PNSO inclui igualmente *Protocol Questions* da ICAO associados ao PNSO, designados como SSP Foundation PQ¹⁰.

Em conformidade com a ICAO, Cabo Verde encontra-se num nível avançado de cumprimento dos SSP Foundation PQ, atingindo em 2021 o nível de cumprimento de 92,72%, superior à média mundial de 74,42%.

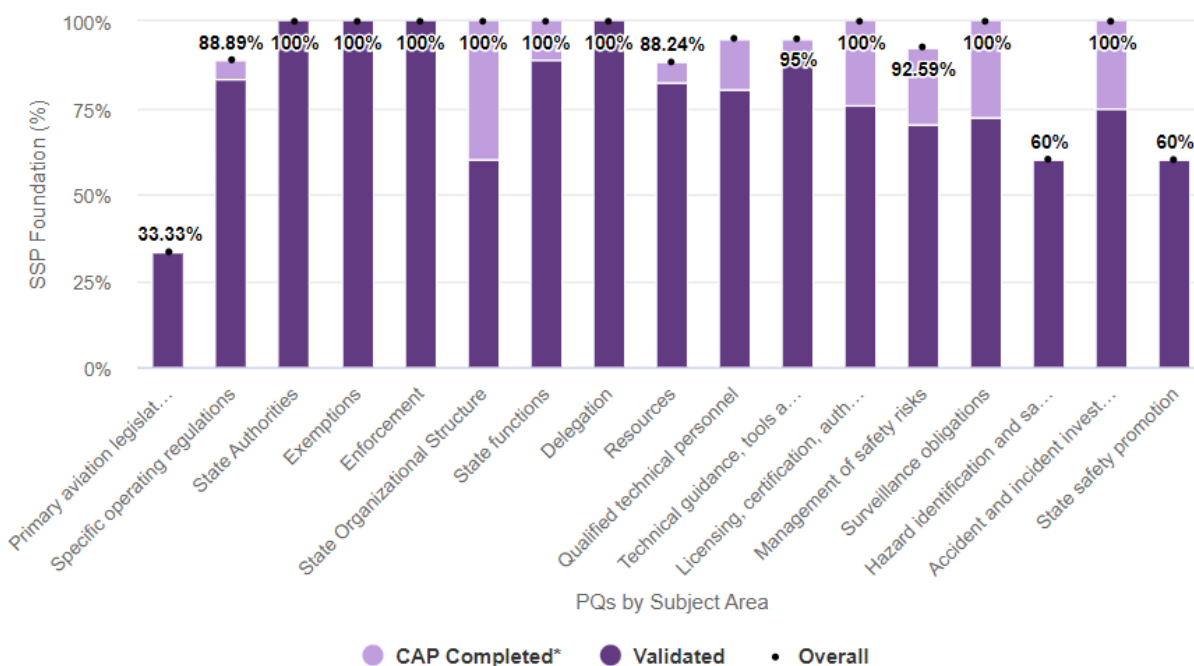
Figura 20 – Nível de cumprimento pela Cabo Verde de SSP Foundation PQ em 31/12/2021



Fonte: ICAO

O nível de implementação pela Cabo Verde em 31 de dezembro de 2021 dos *SSP Foundation PQ* por área se encontra apresentado na Figura 21.

Figura 21 – Nível de cumprimento de SSP Foundation PQ, por área, em 31/12/2021



Fonte: ICAO

Observamos que ICAO, no *Global Aviation Safety Plan*, prevê a implementação de *SSP Foundation PQ* em 2022 e a implementação de um PNSO efetivo por todos os Estados em 2025.

¹⁰ State Safety Programme Foundation Protocol Questions

5.2. Atividades de Licenciamento, Certificação, Aprovação e Registo - *Safety*

Licenciamento, Certificação, Aprovação e Registo constituem uma das vertentes centrais de atuação da AAC e representam processos sistemáticos de verificação de cumprimento pelos prestadores de serviços regulados de requisitos técnicos para iniciar ou continuar as operações no setor de aviação civil nacional.

Seguidamente apresentam-se os números da atividade de Licenciamento, Certificação e Registo no domínio de segurança operacional (*Safety*), levados a cabo pela Agência nos últimos 3 anos.

Tabela 7 – Atividade de Licenciamento, Certificação, Aprovação e Registo, *Safety*, 2019-2021

	2019	2020	2021
Certificação de Aeródromos	3	6	2
Certificação dos Serviços Navegação Aérea	2	-	-
Certificação Operadores Aéreos Nacionais (AOC)	2	2	3
Certificação das aeronaves	10	5	11
Registo das aeronaves	2	-	7
Certificação OMA's Nacionais	1	2	1
Certificação OMA's Extranjeiras	6	-	3
Certificação Médica	180	93	87
Licenciamento Pessoal Aeronáutico	376	218	167
Certificação ATO	1	3	2
	583	329	283

Durante o ano 2021 a autoridade aeronáutica concluiu 283 processos associados à Licenciamento, Certificação, Aprovação e Registo no domínio *Safety*, menos 14% de que no ano anterior, atingindo 48,5% dos processos do ano 2019.

Em 2020 esta atividade da Agência diminuiu significativamente (-44%), sob impacto da redução das operações na aviação civil nacional, causada pela pandemia COVID-19.



A retoma das operações no setor em 2021 levou ao aumento dos processos de Licenciamento, Certificação, Aprovação e Registo nos domínios *Safety*, a exceção dos processos relacionados com Licenciamento do Pessoal Aeronáutico e com Certificação Médica, que registaram redução.

A diminuição em 2021 das solicitações de Licenciamento de Pessoal Aeronáutico e da Certificação Médica se justifica pela redução de operações das operadoras aéreas nacionais relacionada com adiamento da retoma dos voos pela TACV, o que aconteceu em 27 de dezembro de 2021 após a sua suspensão em março de 2020, e com suspensão temporária das operações da TICV no período compreendido entre maio e outubro de 2021.

Segue a síntese da atividade de Licenciamento, Certificação e Registo do ano 2021, por domínio de segurança operacional (*Safety*).

Certificação dos aeródromos

Atualmente Cabo Verde conta com 4 (quatro) aeródromos com operações internacionais e 3 (três) aeródromos com operações domésticas, todos abertos ao público (Figura 22).

A gestão aeroportuária é assegurada pela Empresa Pública de Aeroportos e Segurança Aérea (ASA), responsável pela administração, operação e exploração dos aeródromos.

Figura 22 – Aeroportos e Aeródromos de Cabo Verde ativos em 2021



As características dos Aeródromos de Cabo Verde se encontram apresentados na Tabela 8.

Tabela 8 – Características dos Aeródromos de Cabo Verde

Aeroporto/Aeródromo	Localização	Código		Altitude	Pista		Certificado Aeródromo
		IATA	ICAO		Comprimento	Superfície	
Aeroporto Internacional Amílcar Cabral	Sal, Espargos ¹	SIB	GVAC	54 m	3272 m	Asfalto	✓
Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela	Santiago, Praia	RAI	GVNP	204 m	2100 m	Asfalto	✓
Aeroporto Internacional Aristides Pereira	Boa Vista, Rabil	BVC	GVBV	21 m	2100 m	Asfalto	✓
Aeroporto Internacional Cesária Évora	São Vicente, São Pedro ¹	VXE	GVSV	20 m	2000 m	Asfalto	✓
Aeródromo de São Filipe	Fogo, São Filipe	SFL	GVSF	95 m	1500 m	Asfalto	N.A.
Aeródromo de Preguiça	São Nicolau, Preguiça	SNE	GVSN	204 m	1400 m	Asfalto	N.A.
Aeródromo do Maio	Maio	MMO	GVMA	22 m	1200 m	Asfalto	N.A.

¹ proximidades

O processo de certificação de aeródromos é regido pelo CV-CAR 14 “*Construção, Certificação e Operação de Aeródromos*”, que contempla a avaliação da infraestrutura e da capacidade do operador do aeródromo de cumprir os regulamentos técnicos da autoridade aeronáutica.

Todos os aeródromos com operações internacionais se encontram certificados, sendo que durante o ano 2021 foram renovados os certificados de aeródromo do Aeroporto Internacional da Praia - Nelson Mandela (AIDP-NM) e do Aeroporto Internacional Aristides Pereira (AIAP).

Observa-se que devido a existências de não-conformidades abertas nesses aeroportos, os referidos certificados foram renovados por um período inferior a cinco (5) anos, em conformidade com o estipulado no CV CAR 14.

Tabela 9 – Aeródromos certificados em 31/12/2021

Nome do aeródromo	Período do Certificado	Válido até	Nº do Certificado
Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (AIAC)	5 (cinco) anos	30-09-2024	CV/CA-004
Aeroporto Internacional da Praia, Nelson Mandela (AIDP-NM)	10 meses	30-10-2022	CV/CA-001
Aeroporto Internacional Aristides Pereira (AIAP)	12 meses	30-08-2022	CV/CA-002
Aeroporto Internacional Cesária Évora (AICE)	5 (cinco) anos	12-11-2025	CV/CA-003

Outrossim, em 2021 a AAC analisou pedidos de parecer de construção/installação nas áreas de Serviço Aeronáutico, tendo emitido 15 pareceres, sendo:

- 09 (nove) pareceres para a Câmara Municipal de Boa Vista;
- 03 (três) pareceres para a Câmara Municipal do Sal;
- 02 (dois) pareceres para a Câmara Municipal de São Vicente;
- 01 (um) parecer para a Câmara Municipal do Maio.

Ainda durante o ano a Agência analisou projetos de construção nos aeroportos e aeródromos e aprovou seguintes documentos:

- Plano de construção para a reabilitação da pista do Aeroporto Internacional Cesária Évora;
- Plano de construção para a reabilitação da pista e zona de viragem da pista do Aeródromo de Preguiça;
- Plano de construção para a ampliação do quartel de bombeiros do Aeroporto Internacional Cesária Évora;
- Plano de construção para a reabilitação da RESA¹¹ do Aeroporto Internacional da Praia – Nelson Mandela;
- Plano de construção para a ampliação do quartel de bombeiros do Aeródromo do Maio.

Certificação dos Serviços de Navegação Aérea

O processo de certificação de Serviços de Navegação Aérea é regido pelo CV-CAR 17 “Serviço de Tráfego Aéreo” e CV-CAR 19 “Certificação e operação do Serviço de Telecomunicação Aeronáutica” e consiste na verificação da capacidade do prestador em cumprir com o Código Aeronáutico, com regulamentos técnicos da AAC e com as normas internacionais referentes às atividades de serviço.

A Cabo Verde foi o primeiro país da África a certificar os Serviço de Tráfego Aéreo (ATS) e Serviço da Telecomunicação Aeronáutica (CNS), concluindo os processos de certificação em dezembro de 2019 e emitindo os Certificados, com validade de 5 (cinco) anos, em fevereiro de 2020.

¹¹ Runway End Safety Area

Tabela 10 – Serviços de Navegação Aérea certificados em 31/12/2021

Serviço de Navegação Aérea	Período do Certificado	Valido até	Nº do Certificado
Serviço de Tráfego Aéreo (ATS)	5 (cinco) anos	21-02-2025	CV-ATS-01
Serviço da Telecomunicação Aeronáutica (CNS)	5 (cinco) anos	21-02-2025	CV-CNS-01

Nos anos 2020 e 2021 não ocorreu a emissão ou renovação de certificados no domínio de Navegação Aérea. Contudo, em 2021 foram realizadas atividades no âmbito da preparação para certificação do Serviço de Informação Aeronáutica (AIS), nomeadamente análise dos Manuais e Procedimentos de AIS relacionados com Gestão de Controlo de Qualidade e procedimentos eAIP, MAP, NOTAM, SDO e AIRAC.

Certificação dos Operadores Aéreos

Para exercício da atividade de transporte aéreo comercial de passageiros em Cabo Verde é necessária a obtenção do Certificado de Operador Aéreo (AOC), cuja processo é regido pelo CV-CAR 9 “*Certificação e Administração do Operador Aéreo em Cabo Verde*”.

Em 31 de dezembro de 2021 e de 2020 os dois operadores aéreos nacionais, TACV e TICV detinham o Certificado de Operador Aéreo (AOC) válido, que tinha sido renovado anualmente.

Tabela 11 – Certificados de Operadores Aéreos válidos em 31/12/2021

Operadora Aérea	Nº de AOC	Valido até
Transportes Aéreos de Cabo Verde (TACV)	CV-01/AOC	30/04/2022
Transportes Interilhas de Cabo Verde (TICV)	CV-05/AOC	16/11/2022

Observa-se que em 2021 o Certificado de Operador Aéreo (AOC) da TACV nº CV-01/AOC encontrava-se suspenso no período de 28 de junho a 13 de dezembro.

Em março de 2020, em consequência de pandemia COVID-19, a TACV suspendeu os voos comerciais regulares, tendo realizado em abril de 2020 o último voo comercial não regular (humanitário), antes de suspender as operações por completo.

De outubro de 2020 a junho de 2021, apostou-se no processo de retoma dos voos comerciais, que, entretanto, não aconteceu devido ao arresto da aeronave da TACV B757-200, de matrícula D4-CCG.

Diante da suspensão das operações por 15 meses e o sucessivo incumprimento do plano de atividades para a sua retoma, perante falta de conformidade com os requisitos regulamentares que permitiriam a TACV manter o seu AOC e respetiva OpSpec, através da Determinação nº 01/AAC/21 a autoridade aeronáutica suspendeu “o Certificado do Operador Aéreo n.º CV-01/COA, pertencente à TACV, SA, por um período de 6 (seis) meses ou inferior se forem reunidas as condições que lhe permite estar em conformidade com o AOC, a respetiva OpSpec e a LE¹²”, a partir do dia 28 de junho

No seguimento, em outubro de 2021 iniciou-se um processo de retoma das operações da TACV, que veio a ser concluído em 13 de dezembro, com a aprovação pela AAC da Determinação nº 02/AAC/21 que “tem por objetivo revogar a Determinação n.º 01/AAC/21, de 28 de junho, restabelecer o Certificado de

¹² Licença de Explorador Aéreo

Operador Aéreo n.º CV-01/COA e a respetiva Licença de Exploração n.º CV-01/LE, pertencentes à TACV, SA.”

A retoma dos voos internacionais pela TACV aconteceu em 27 de dezembro, na rota Praia – Lisboa – Praia, com a aeronave Boeing 757-200, de matrícula EC-HDS, em regime de *Wet Lease*, celebrada com a operadora espanhola *Privilege Style*.

Outrossim, observa-se que a TICV, detentora do Certificado CV-05/AOC, suspendeu temporariamente as suas operações aéreas entre maio e outubro de 2021, mantendo, entretanto, o AOC válido durante este período. A TICV retomou as suas operações em 24 de outubro com a aeronave ATR72-600 matrícula D4-BFB, em regime de *Dry Lease*.

No decurso de 2021 no âmbito da Certificação dos Operadores Aéreos destacam-se ainda as seguintes atividades realizadas:

- Aprovação do dispositivo de treino artificial da ATO CAE em Bruxelas B757DK-16 S/N:2R85-350, no âmbito do processo da retoma da TACV;
- Aprovação do pessoal de gestão dos Operadores Aéreos, sendo cinco da TACV e oito da TICV;
- Aprovação dos instrutores dos Operadores Aéreos nas diversas variantes, sendo nove da TACV e seis da TICV;
- Aprovação de dois verificadores de pilotos da TACV e de cinco examinadores de pilotos.

Registo e Certificação das Aeronaves

Encontra-se sob responsabilidade da autoridade aeronáutica a organização, execução e manutenção de todos os processos relacionados com o Registo Aeronáutico Nacional (RAN).

Em 2021 foram registados no RAN:

- Seis abates do registo da aeronave, sendo duas da TACV, três da TICV e uma da Guarda Costeira;
- Um registo da matrícula da aeronave da TICV.

Os registos no RAN e nos OpsSpecs das detentoras de AOC nacional encontram-se detalhadas abaixo:

- A operadora aérea TACV a 01 de janeiro de 2021 tinha registada em Cabo Verde e listadas no seu OpsSpecs três aeronaves B757-200, com matrículas D4-CCF, D4-CCH e D4-CCG. As aeronaves D4-CCH e D4-CCF foram abatidas do RAN a 05 de março e 08 de julho, respetivamente. A aeronave D4-CCG, que continua registada no RAN, não chegou a operar comercialmente durante o ano 2021.
- A operadora aérea TICV a 01 de janeiro de 2021 tinha registada em Cabo Verde e listadas no seu OpsSpecs três aeronaves ATR72-212A, com matrículas D4-CCA, D4-CCB e D4-CCD. A aeronave com matrícula D4-CCA foi abatida do RAN em 03 de junho e as aeronaves com matrículas D4-CCD e D4-CCB foram abatidas em 07 de setembro. Em 17 de setembro foi registada no RAN nova aeronave ATR72-212A (600), com matrícula D4-BFB.

Em 31 de dezembro de 2021 encontravam-se registadas no RAN duas aeronaves, uma por cada operadora aérea nacional, TACV e TICV.

Tabela 12 – Aeronaves inscritas no Registo Aeronáutico de Cabo Verde em 31/12/2021

Operadora Aérea	Marca	Modelo	Matrícula
Transportes Aéreos de Cabo Verde (TACV)	Boeing	B757-200	D4-CCG
Transportes Interilhas de Cabo Verde (TICV)	ATR Gie	ATR72-212A	D4-BFB

Observa-se que no âmbito do contrato de concessão emergencial celebrado entre o Estado de Cabo Verde e o operador BestFly Aircraft Management, a AAC foi encarregue de verificar as conformidades legais para viabilização do contrato, as condições de navegabilidade da aeronave D2-BFA, assim como os procedimentos de operações e de navegabilidade contínua da operadora estrangeira. Na sequência foi celebrado um MoU com autoridade aeronáutica angolana ANAC (antiga INAVIC) por forma a evitar-se a fragmentação da supervisão.

Tabela 13 – Atividade de Certificação das aeronaves, 2021

Tipologia	Nº
Certificação das Aeronaves	1
Emissão Certificados da Navegabilidade (CN)	3
Renovação Certificados da Navegabilidade (CN)	2
Emissão de Licenças de Estação de Rádio (LER)	1
Renovação de Licenças de Estação de Rádio (LER)	4
Emissão de Certificados de Ruído (CR)	1

No que diz respeito a certificação das aeronaves, no decurso do ano 2021 decorreram dois processos de certificação, sendo concluído um, o da aeronave ATR72-212A MSN 1028 da TICV, com matrícula D4-BFB, registada no RAN e nos OpsSpecs da TICV a 17 de setembro.

Ainda em 2021, no âmbito da atividade de certificação, foram emitidos três e renovados dois Certificados de Navegabilidade (CN), emitida uma e renovadas quatro Licenças de Estação de Rádio (LER) e emitido um Certificado de Ruído (CR).

Organizações de Manutenção

Para exercício da atividade de manutenção de aeronaves e de seus componentes é necessária a obtenção do Certificado de Organização de Manutenção, cuja processo é regido pelo CV-CAR 6 “Organizações de Manutenção Aprovadas”.

O Certificado de Organização de Manutenção e as respetivas Especificações de Operações definem quais modelos de aeronave podem ser atendidos e que tipo de serviços a Organização de Manutenção aprovada (OMA) pode executar.

No âmbito da atividade de certificação das organizações de manutenção aeronáutica nacionais e estrangeiras no decorrer do ano 2021 a AAC efetuou:

- Certificação da OMA estrangeira Airplane Delivery (Toulouse, França)
- Renovação de três Certificados de OMA’s, sendo:
 - Uma OMA nacional - TACV;

- Duas OMA's Estrangeira - LAS Louro Aeronaves (Lisboa, Portugal), Serviços e Xtreme Aviation LLC (Miami/Boston, USA).

Encontra-se apresentado seguidamente o status à 31 de dezembro dos certificados de OMA's ativos em 2021.

Tabela 14 – Status dos Certificados de OMA's em 31/12/2021

Organização de Manutenção	Âmbito	País	Certificado Nº	Valido até	Status em 31/12/2021
OMAs NACIONAIS					
TACV	Linha / Base	Cabo Verde	CV-01/OMA	03/05/2023	Válido
TICV	Linha	Cabo Verde	CV-03/OMA	09/11/2022	Válido
OMAs ESTRANGEIRAS					
BINTERTECHNIC S.L	Linha / Base	Gran Canaria	CV-01/OMAE	26/10/2021	Expirado
LAS - Louro Aeronaves e Serviços	Linha	Portugal	CV-04/OMAE	28/06/2023	Válido
Xtreme Aviation LLC	Linha / Base	EUA	CV-09/OMAE	02/05/2023	Válido
NAYAK Aircraft Service	Linha	Italia	CV-10/OMAE	02/05/2021	Expirado
Icelandair Technical Service	Linha / Base	Islândia	CV-12/OMAE	01/06/2021	Expirado
International Aerospace Coating INC	Base	EUA	CV-13/OMAE	16/01/2021	Expirado
Altitude Global Limited	Linha	Italia	CV-14/OMAE	31/07/2021	Expirado
Flight Check Commercial Aviation Services LLC	Linha	EUA	CV-15/OMAE	27/12/2021	Expirado
Airplane Delivery	Linha / Base	França	CV-16/OMAE	09/09/2023	Válido

Em 2021 expiraram seis Certificados de OMAs estrangeiras, encontrando-se válidos a 31 de dezembro de 2021 dois Certificados de OMAs Nacionais – TACV e TICV e três Certificados das OMAs Estrangeiras - LAS Louro Aeronaves, Serviços e Airplane Delivery e Xtreme Aviation LLC.

Licenciamento do Pessoal Aeronáutico

O processo de licenciamento do pessoal aeronáutico tem por objetivo assegurar a qualidade da formação dos pilotos, técnicos de manutenção aeronáutica, oficiais de operações de voo, controladores de tráfego aéreo e tripulantes de cabina.

A Licença é o documento emitido pela AAC que formaliza a licenciamento de uma pessoa para atuar em operações aéreas civis, a partir do cumprimento de requisitos como idade, grau de instrução, aptidão psicofísica, conhecimentos teóricos, instrução de voo, experiência e proficiência, verificados de acordo com as funções, limitações e prerrogativas pertinentes à referida licença.

A Qualificação, por sua vez, é uma autorização associada a uma licença, na qual são especificadas as qualificações e respetivas validades, condições especiais de operação e as atribuições e restrições relativas ao exercício das prerrogativas da licença.

Durante o ano 2021 foram levados a cabo 167 processos associados à emissão, validação, conversão, revalidação e renovação de licenças, qualificações e autorizações do Pessoal Aeronáutico.

A Tabela 15 apresenta os números da atividade de licenciamento, por categoria do Pessoal Aeronáutico.

Tabela 15 – Atividade de Licenciamento do Pessoal Aeronáutico, 2021

Categoria	Emissão	Validação	Conversão	Revalidação	Renovação	Qualificação	
						Revalidação	Renovação
Pilotos	-	2	4	11	-	39	33
Tripulantes de cabina	-	1	2	10	2	7	18
Oficiais de operações de voo	-	-	2	1	-	1	-
Técnicos de manutenção de aeronaves	-	1	2	2	-	-	-
Controladores de Tráfego Aéreo	-	-	-	2	-	-	-
Instrutores	6	-	-	9	-	-	-
Verificadores	-	-	-	5	-	-	-
Examinadores	4	-	-	3	-	-	-
Total	10	4	10	43	2	47	51

Ainda no decorrer do ano 2021 foram concedidas 18 autorizações de voo emitidas a Tripulantes de cabina, realizados seis (6) exames de proficiência em língua inglesa a pilotos e controladores de tráfego aéreo, oito (8) exames teóricos e 21 exames práticos ao pessoal aeronáutico.

Foram igualmente emitidas/revalidadas/renovadas 98 qualificações, na sua maioria referentes a qualificações de tipo (ATR42/72 ou B757/767) de pilotos e tripulantes de cabina e 13 declarações de autenticidade de licenças de pilotos.

Em 2021 foram revistos e atualizados três (3) exames requeridos no âmbito dos processos de Licenciamento, nomeadamente:

- Exame de CV-CAR para conversão e validação da licença de Técnico de Manutenção de Avião;
- Exame de CV-CAR para conversão e validação da licença de Piloto Comercial de Avião;
- Exame de conhecimentos técnicos ATP para conversão de licença de Piloto Comercial de Avião.

A Figura 23 apresenta o Pessoal Aeronáutico com Licenças ativas em 31 de dezembro de 2021.

Figura 23 – Pessoal Aeronáutico com Licenças ativas em 31/12/2021



Em 31 de dezembro de 2021 também detinham licenças ativas 26 instrutores, 5 verificadores e 14 examinadores (de proficiência de língua inglesa, de pilotos e de tripulantes de cabina).

Certificação das organizações de formação aprovadas (ATO)

O processo de certificação das Organizações de Formação encontra-se regido pelo CV-CAR 3 “Organizações de Formação Aprovada (ATO)”, que estabelece as normas da certificação e das operações das organizações de formação aprovadas.

À 31 de dezembro de 2021 encontravam-se certificadas pela AAC cinco organizações de formação estrangeiras, com os cursos a serem ministrados fora de Cabo Verde, mas com o reconhecimento da AAC (Tabela 16).

Tabela 16 – Organizações de Formação Aprovadas à 31/12/2021

Organização de Formação Aprovada (ATO)	País	Certificado Nº
ATR Training Center	França	CV-01/ATOE
Global Training & Aviation	Espanha	CV-02/ATOE
Instituto de Formação Aeronáutica (IFA)	Portugal	CV-03/ATOE
SENASA*	Espanha	CV-05/ATOE
CENFORTEC*	Portugal	CV-06/ATOE

* Certificada em 2021

Durante o ano 2021 a AAC certificou duas Organizações de Formação Aprovadas (ATO) estrangeiras para ministrar, respetivamente, cursos de Controladores de Tráfego Aéreo (CTA) e de Técnicos de Manutenção de Aeronaves (TMA).

No tocante a formação de CTA, a organização certificada foi a SENASA, que ministra em Madrid, Espanha, as formações para a emissão de licença e qualificações de CTA, bem como outros cursos associados, como de instrutor e de examinador de CTA.

Referente a formação de TMA, a organização certificada foi a CENFORTEC, empresa do grupo da SEVENAIR, localizada em Tires, Portugal, que forma os técnicos de manutenção de aeronaves, com vista à obtenção da licença de TMA emitida pela AAC.

As organizações e os cursos ministrados pelas Organizações de Formação Aprovadas (ATO) estrangeiras são igualmente aprovados pelas autoridades reguladoras nos países de origem, ou seja, a Agência Estatal de Seguridad Aérea de Espanha (AESA), a Autoridade da Aviação Civil (ANAC) de Portugal, e a Direction Générale de l’Aviation Civile de França (DGAC).

Em 2021 foi iniciada a certificação da primeira ATO instalada em Cabo Verde, na ilha do Sal, MA Aviation Training Center, para formação de Tripulantes de Cabina. A certificação deverá ser concluída no primeiro trimestre de 2022.

Certificação médica

Compete a AAC, no domínio de Medicina Aeronáutica, designar examinadores médicos aeronáuticos para a execução de inspeções médicas visando a emissão ou revalidação de certificados do pessoal aeronáutico, certificar as entidades especializadas em medicina aeronáutica que realizam os exames para emissão de certificados e emitir os certificados médicos do pessoal aeronáutico detentor de licença.

Na sequência das atividades de Certificação médica do pessoal aeronáutico, foram emitidos no decorrer do ano 2021 no total 87 certificados.

Figura 24 – Certificação Médica do Pessoal Aeronáutico, 2021



Em termos de número dos Certificados emitidos destacam-se os Certificados Médicos da Classe 1¹³ com 62% do total (54 certificado emitido), seguidos pelos Certificados Médicos da Classe 3¹⁴ com 24% do total (21 certificados). Os Certificados Médicos da Classe 2¹⁵ representam 14% do total com 12 certificados.

¹³ Classe 1 – Pilotos comerciais

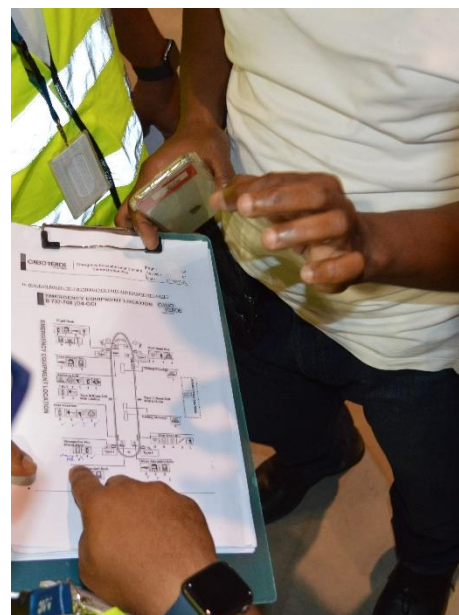
¹⁴ Classe 2 – Pessoal Navegante de Cabina e Pilotos Privados

¹⁵ Classe 3 – Controladores de Tráfego Aéreo

5.3. Atividade de Supervisão - Safety

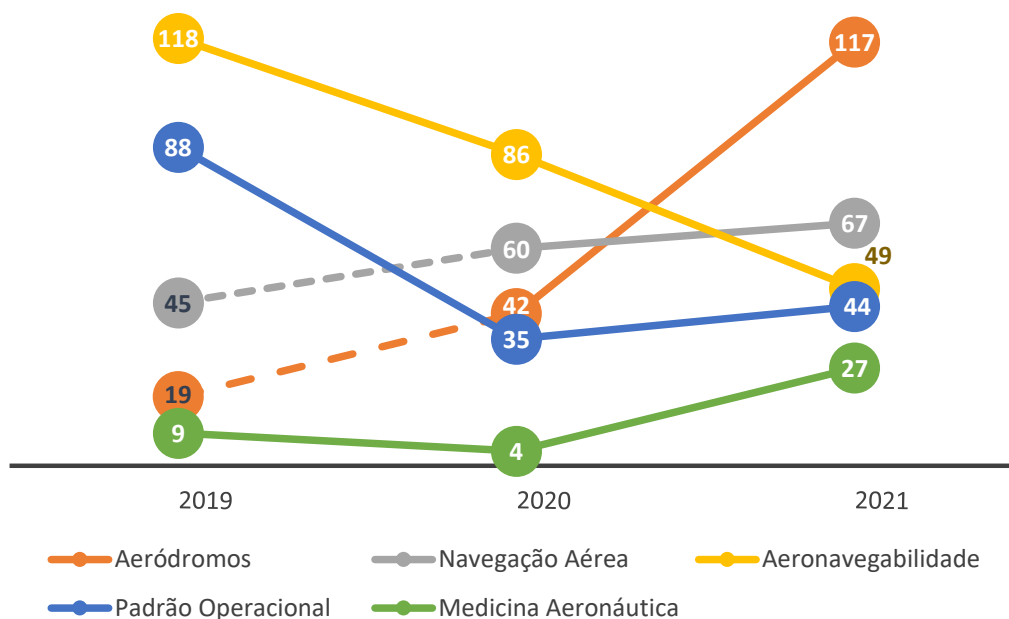
Para a supervisão do cumprimento por parte dos prestadores de serviços e dos operadores do sector da regulamentação nacional e das normas e recomendações internacionais, encontra-se implementando o sistema de supervisão das atividades técnico-operacionais do setor, assente na avaliação dos riscos, o que por um lado, permita identificar os aspetos de segurança operacional que carecem de maior atenção da AAC enquanto regulador, e por outro, numa perspetiva de gestão, permite a racionalização dos recursos colocados à disposição, sem, contudo, deixar para um segundo plano as preocupações em matéria de segurança.

Ademais, o sistema de supervisão desenvolvido promove a coordenação das ações nos diferentes domínios de atuação da Agência, com o objetivo de otimizar a eficácia do processo de supervisão.



Abaixo, os números das ações inspetivas no domínio de segurança operacional (*Safety*) realizadas no período 2019-2021.

Figura 25 – Evolução das ações de supervisão *Safety*, 2019-2021



Em 2020 a atividade de supervisão foi diretamente impactada pelo estado de calamidade sanitária, causada pelo COVID-19 e a consequente redução inédita das operações na aviação civil. A necessidade de adaptação da atividade de supervisão aos níveis de atividade dos prestadores de serviços e dos operadores do sector ditou a redução das ações de supervisão no ano 2020 em cerca de 42%¹⁶.

¹⁶ Sem considerar as ações de supervisão nos domínios de Aeródromos e de Navegação Aérea. A partir do ano 2020 foi alterado o critério da enumeração das ações de supervisão nesses domínios, o que justifica aumento no número das ações inspetivas a partir do ano 2020.

Em 2021, com paulatina retoma da atividade do setor, as ações de supervisão foram ajustadas em linha com incremento da atividade e do nível do risco, tendo o número das ações de supervisão aumentado em 34% em comparação com o ano 2020.

Tal não aconteceu apenas no domínio de aeronavegabilidade, onde o número das ações de supervisão diminuiu em 43% em comparação com o ano 2020. Esse fato encontra justificação na redução em 2021 de número de aeronaves, no adiamento da retoma das operações pela TACV, que aconteceu em 27 de dezembro de 2021 após a sua suspensão em março de 2020, e na suspensão temporária das operações da TICV no período compreendido entre maio e outubro de 2021.

Segue a síntese da atividade de supervisão do ano 2021, por domínio de segurança operacional (*Safety*).

Supervisão dos Aeródromos

No domínio de aeródromos foram realizadas 117 atividades inspetivas, sendo 115 inspeções e duas (2) supervisões do exercício de emergência. Na sequência foram identificadas 88 não conformidades, 45 das quais resolvidas no próprio ano.

Tabela 17 – Supervisão dos Aeródromos, 2021

Atividades inspetivas, Nº	Não conformidades, Nº	Não conformidades resolvidas, Nº	Rácio Não conformidades / Inspeção	Grau de resolução das Não conformidades
117	88	45	0,752	51,1%

Em termos de número de inspeções realizadas, destacam-se Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela (AIDP-NM) e Aeroporto Internacional Cesária Évora (AICE), com 30 atividades inspetivas cada.

Figura 26 – Atividades inspetivas no domínio de Aeródromos, 2021



Pelo número de não conformidades abertas a 31 de dezembro de 2021 destacaram-se o Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (AIAC) e o Aeroporto Internacional da Praia – Nelson Mandela (AIDP-NM), com 13 e 11 não conformidades, respetivamente.

Supervisão de Prestadores de Serviços de Navegação Aérea

Em 2021 foram realizadas 67 atividades inspetivas aos Prestadores de Serviços de Navegação Aérea, sendo identificadas 10 (dez) não conformidades, que a 31 de dezembro se encontravam sob seguimento.

Tabela 18 – Supervisão dos Prestadores de Navegação Aérea, 2021

Inspeções, Nº	Não conformidades, Nº	Não conformidades resolvidas, Nº	Rácio Não conformidades / Inspeção	Grau de resolução das Não conformidades
67	10	0	0,149	0%

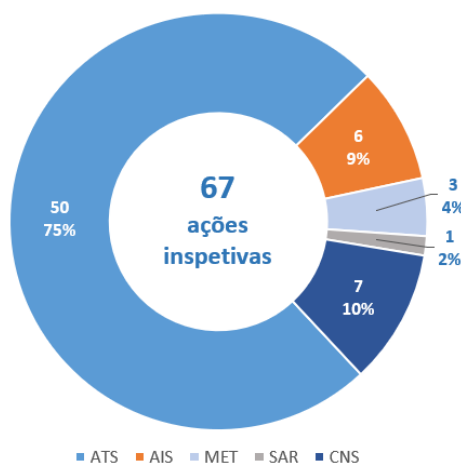
Em termos de número das ações de supervisão realizadas, destacam-se o Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (AIAC) e Aeroporto Internacional Nelson Mandela (AINM) com 39 (58%) e 14 (21%) ações inspetivas, respetivamente.

Figura 27 – Atividades inspetivas no domínio de Navegação Aérea, por instalação, 2021



A nível de tipologia do serviço, destacam-se 50 ações de supervisão realizadas aos serviços ATS, com 75% no total, seguidas pelas inspeções aos serviços CNS e AIS com 7 (10%) e 6 (9%) ações inspetivas, respetivamente.

Figura 28 – Atividades inspetivas por serviço de Navegação Aérea, 2021



No âmbito de supervisão dos Prestadores de Serviços de Navegação Aérea em 2021 foram ainda:

- Realizadas as atividades *off-site*, nomeadamente avaliação dos manuais ATS, SAR e a avaliação dos checklists das condições operacionais dos Serviços de Navegação Aérea;
- Promovidas sessões de trabalho, online e presenciais, no sentido de i) assegurar a transição de AIS para AIM, em implementação pelo Prestador de Serviço de Informação Aeronáutica e ii) acompanhar a implementação da base de dados AIXM de serviço de AIS e eAIP.
- Efetuada a participação no processo de implementação (ainda em estudo) da operação noturna e procedimentos de aproximação no Aeródromo de São Filipe e no processo de implementação dos procedimentos de aproximação, de chegada e saída (PBN) do Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela e do Aeroporto Internacional Amílcar Cabral.

Supervisão dos operadores aéreos, das aeronaves e das organizações de manutenção

No domínio de Aeronavegabilidade a Autoridade conduziu 49 atividades inspetivas abrangendo operadores aéreos, aeronaves e organizações de manutenção, tendo identificado no total 60 não conformidades, 41 das quais resolvidas no decorrer do ano.

Tabela 19 – Supervisão no domínio de Aeronavegabilidade, 2021

Inspeções, Nº	Não conformidades, Nº	Não conformidades resolvidas, Nº	Rácio Não conformidades / Inspeção	Grau de resolução das Não conformidades
49	60	41	1,224	68,3%

Em termos de número destacam-se as atividades inspetivas realizadas às operadoras aéreas nacionais TACV e TICV com 27 inspeções no total (55%) e 14 inspeções (29%) realizadas às aeronaves nacionais e estrangeiras.

Figura 29 – Inspeções no domínio de Aeronavegabilidade realizadas em 2021

Operadores nacionais	27	55%
Aeronaves nacionais	9	18%
Aeronaves estrangeiras	5	10%
OMA nacionais	6	12%
OMA estrangeiras	2	4%

Supervisão de Operações de Voo

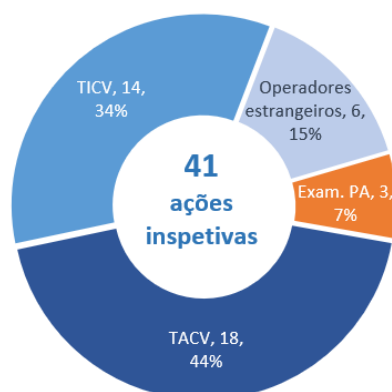
No domínio de Operações de Voo a Agência realizou 41 atividades inspetivas, tendo detetada uma não conformidade, que se encontrava sob seguimento a 31 de dezembro.

Tabela 20 – Supervisão no domínio de Operações de Voo, 2021

Inspeções, Nº	Não conformidades, Nº	Não conformidades resolvidas, Nº	Rácio Não conformidades / Inspeção	Grau de resolução das Não conformidades
41	1	0	0,024	0,0%

Entre as ações inspetivas destacam-se 32 inspeções (78%) realizadas às operadoras aéreas nacionais, TICV e TACV, com 18 (44%) e 14 (34%), respetivamente.

Figura 30 – Inspeções no domínio de Operações de Voo realizadas em 2021



Os operadores aéreos estrangeiros que operam de e para aeroportos nacionais foram objeto de 06 (seis) ações de inspeção (15%), enquanto aos examinadores de pessoal aeronáutico foram realizadas 03 (três) ações inspetivas (7%).

Supervisão das Organizações de Formação Aprovadas (ATO)

Em 2021 foram realizadas 03 (três) ações inspetivas às Organizações de Formação Aprovadas, sendo 01 (uma) auditoria à ATO ATR Training Center, sediada em França, e 02 (duas) inspeções aos examinadores de proficiência linguística, não tendo identificado não conformidades.

Tabela 21 – Supervisão do pessoal aeronáutico e das organizações de formação aprovadas, 2021

Inspeções, Nº	Não conformidades, Nº	Não conformidades resolvidas, Nº	Rácio Não conformidades / Inspeção	Grau de resolução das Não conformidades
3	0	NA	0	NA

Supervisão dos Examinadores Médicos Aeronáuticos (AME) e do pessoal sujeito a certificação médica

No domínio da Medicina Aeronáutica a Agência conduziu 27 atividades inspetivas, não tendo identificado não conformidades.

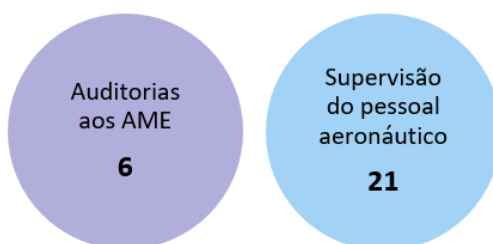
Tabela 22 – Supervisão no domínio de Medicina Aeronáutica, 2021

Inspeções, Nº	Não conformidades, Nº	Não conformidades resolvidas, Nº	Rácio Não conformidades / Inspeção	Grau de resolução das Não conformidades
27	0	0	0,0000	N.A.

A nível de tipologia das ações inspetivas no domínio da Medicina Aeronáutica destacam-se:

- 06 (seis) ações de supervisão aos Examinadores Médicos Aeronáuticos (AME), sendo 04 (quatro) para avaliação no exercício da atividade profissional (supervisão do ato médico) e 02 (duas) para verificação de conformidade das instalações com os requisitos legalmente definidos;
- 21 ações de supervisão do estado de saúde do pessoal aeronáutico detentor de certificado médico, com realização dos exames para controlo do uso de substâncias psicoativas.

Figura 31 – Inspeções no domínio de Medicina Aeronáutica, 2021



No âmbito da ação preventiva foi realizada, de forma contínua, a promoção da saúde visando os detentores de Certificado Médico.

Supervisão dos exercícios de emergência

Os exercícios emergência enquadram-se nas obrigações legais do operador aeroportuário, que deve com frequência organizá-los, com objetivo de testar a capacidade de resposta de todos os intervenientes no caso de uma ocorrência real e avaliar a adequação dos procedimentos de emergência, promovendo aprendizagem e ações de melhoria.

Em 2021 AAC participou, na qualidade do avaliador e observador, nos 02 (dois) Exercícios de Emergência organizados pelo operador aeroportuário ASA:

- O exercício “*Eighteen*”, realizado em 28 de novembro no Aeroporto Internacional Aristides Pereira na Ilha da Boa Vista, que testou a capacidade de resposta da globalidade das funcionalidades do aeroporto a uma situação de emergência no solo e adequação dos procedimentos de emergência, promovendo aprendizagem e ações de melhoria.

O cenário escolhido permitiu a todos os intervenientes, ASA, Polícia Nacional, Polícia Judiciária, Delegacia de Saúde da ilha, Cruz Vermelha, entre outros atores, medir o grau de eficácia para uma resposta em situação de crise, envolvendo um acidente aéreo.

O exercício envolveu uma dupla dimensão de segurança operacional (*Safety*) e segurança contra atos ilícitos (*Security*), e aconteceu no aeroporto, no âmbito do Plano de Contingência do Aeroporto Internacional Aristides Pereira.



- O exercício total de emergência “*Revenge*”, realizado em 14 de dezembro no Aeroporto Internacional Amílcar Cabral na Ilha do Sal, com objetivo de testar o Plano de Emergência da ASA, ao simular uma situação de crise na aviação civil.

O exercício aconteceu fora do perímetro aeroportuário, com uma dupla dimensão, em que foram testados componentes de emergência ligados à segurança operacional (*Safety*) e segurança contra atos de interferência ilícita (*Security*).

Ambos os exercícios de emergência foram observados e avaliados por uma equipa de inspetores de diversas áreas da autoridade aeronáutica e, na sequência, foram sugeridas pela AAC as recomendações de melhoria.

Contraordenações

No exercício dos seus poderes sancionatórios compete à AAC, nos termos da Lei e dos Estatutos instaurar e instruir os procedimentos de contraordenação resultantes da violação das disposições legais, das ordens e dos regulamentos, incluindo as diretivas e instruções, assim como aplicar aos infratores coimas e outras sanções previstas pela Lei.

O regime específico aplicável às contraordenações aeronáuticas civis encontra-se estabelecido pelo Decreto-Lei nº 57/2005 de 29 de agosto, com as sucessivas alterações.

É de salientar que, não obstante do quadro pandémico de 2020 e de o mesmo se ter prolongado pelo ano de 2021, a AAC manteve a supervisão e intervenção sobre o sector, exercendo, quando justificado, o seu poder sancionatório.

Durante o ano de 2021, a semelhança do ocorrido no ano 2020, a Agência instaurou um processo de contraordenação, resultante da violação das disposições legais, que originou a aplicação de coima. O processo de contraordenação foi concluído com aceitação por parte da entidade visada da decisão da condenação e o pagamento voluntário da coima.

Exercício de Cinzas Vulcânicas da Região AFI (AFI VOLCEX 21/01)



Em 30 de novembro de 2021 foi realizado o primeiro exercício de cinzas vulcânicas dos países da Região AFI (Região África e Índico), intitulado AFI VOLCEX 21/01, coordenado pela AAC, em representação do Estado de Cabo Verde, com a participação do Instituto de Meteorologia e Geofísica (INMG) e Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea (ASA).

O AFI VOLCEX 21/01 foi desenvolvido em conformidade com o Plano AFI, que prevê a realização dos exercícios de cinzas vulcânicas, especialmente nos países com vulcões ativos, para atestar o Plano de Contingência de Cinzas

Vulcânicas da zona AFI e os planos nacionais dos correspondentes países.

Cabo Verde foi incumbido de liderar o primeiro exercício de cinzas vulcânicas na zona AFI por ter um vulcão ativo e possuir uma organização efetiva e reconhecida pela comunidade aeronáutica internacional.

Neste âmbito, com o objetivo de melhorar a coordenação e preparação do exercício, no decorrer do ano 2021 foram promovidos pela Agência as reuniões e partilha de informações a nível nacional e internacional, assim como realizados dois exercícios de mesa, prévios ao AFI VOLCEX 21/01.

O AFI VOLCEX 21/01 contou com a participação das entidades estrangeiras, nomeadamente a ICAO (Organização Internacional da Aviação Civil), ASECNA (*l'Agence pour la Sécurité de la Navigation Aérienne en Afrique*), ANACIM (*l'Agence Nationale de l'Aviation Civile et de la Météorologie du Sénégal*), VAAC Toulouse (*Toulouse Volcanic Ash Advisory Centre*) e operadoras aéreas Air Senegal, Delta Airline e Emirates Airlines.

Notificação de ocorrências

Os acidentes são frequentemente precedidos por incidentes e por deficiências de segurança que revelam a existência de perigos. As informações sobre incidentes são um recurso importante para a deteção de perigos de segurança reais ou potenciais.

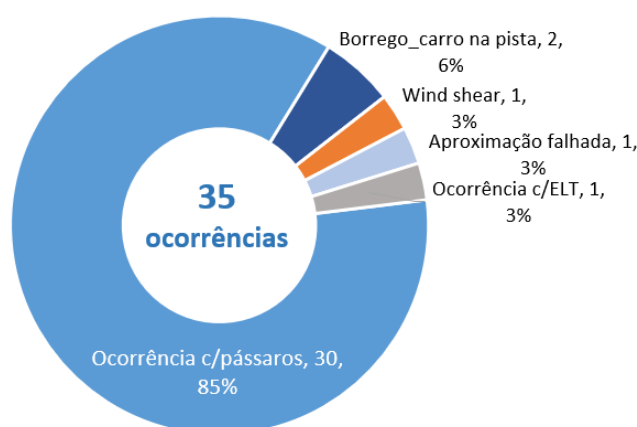
A implementação de um sistema de gestão de dados de segurança da aviação que permita a recolha, armazenamento, agregação e análise de dados e informações de segurança encontra-se estabelecida no Anexo 19 à Convenção Internacional de Aviação Civil que determina, entre outros, que os Estados devem implementar sistemas de notificação de ocorrências obrigatórios e voluntários para recolha dos dados e informações de segurança operacional dos prestadores de serviços/organizações.

A notificação de ocorrências destina-se a prevenir acidentes e incidentes, e não a imputar culpas ou responsabilidade.

No ordenamento jurídico cabo-verdiano os elementos que regulam o sistemas de notificação de ocorrências obrigatório e voluntário encontra-se regulamentado pelos CV-CAR 5 “Aeronavegabilidade”, CV-CAR 8 “Operações”, CV-CAR 9 “Certificação e Administração do Operador Aéreo em Cabo Verde”, CV-CAR 14 “Construção, Certificação e Operação de Aeródromos”, CV-CAR 21 “Sistema de Gestão da Segurança Operacional”. O CV-CAR 22 “Notificação de ocorrências”, que se encontra em fase de finalização abrangerá todos os elementos da regulamentação relacionada com ocorrências com objetivo de reforçar a segurança da aviação em Cabo Verde, assegurando a notificação, a recolha, o armazenamento, a proteção, a partilha e a divulgação adequada das informações.

As ocorrências notificadas em 2021 pelos prestadores de serviços e pelos operadores aéreos apontam para o registo de 35 eventos, sendo 30 (85%) relacionados com os pássaros, dois borregos devido a carro na pista, um *Go Around* devido a aproximação falhada, uma ocorrência relacionada com um transmissor localizador de emergência (ELT) e, por fim, uma ocorrência relacionada com *wind shear*.

Figura 32 – Ocorrências notificadas em 2021

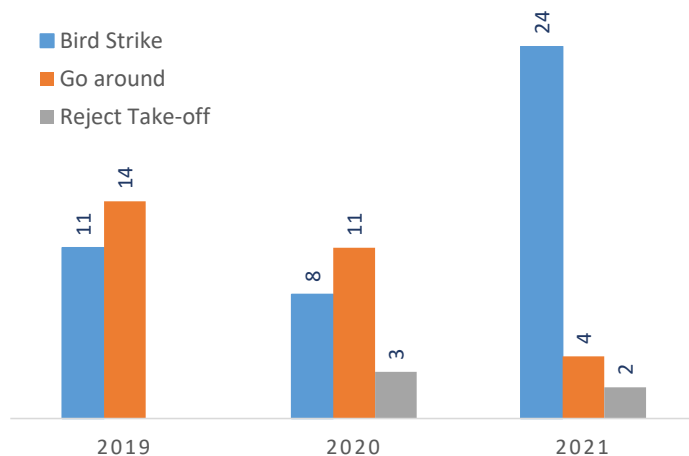


O significativo número das ocorrências relacionadas com presença de pássaros nas imediações dos aeroportos, notificadas no ano 2021, constitui um séria preocupação para as entidades ligadas à aviação civil em Cabo Verde, agravada pelo facto de terem ocorrido em ano de baixa nas operações aereas e aeroportuárias, originada pela pandemia COVID-19 e pela suspensão das operações da TACV e da TICV e impõem a adoção das medidas para a sua redução no sentido de melhorar o nível da segurança operacional.

Das 30 ocorrências do ano 2021 relacionadas com os pássaros (22 em 2020), 24 são devidas a colisão com aves, o chamado *bird strike* (8 em 2020), quatro caso devido aproximação falhada (*Go around*) e dois devido a decolagem rejeitada (*Rejected Takeoff*) na sequência da presença dos pássaros.

Aproximadamente 90% das ocorrências relacionadas com os pássaros foram registadas no Aeroporto Internacional Nelson Mandela, na Cidade da Praia.

Figura 33 – Ocorrências com pássaros notificadas, 2019 – 2021



A AAC está a tomar medidas orientadas para minimização dos riscos associados a possíveis incidentes e, em casos mais graves, a acidentes, provocados pela presença de aves nos aeroportos e imediações.

Por outro lado, a AAC tem desenvolvido as ações de sensibilização sobre a problemática de vida animal nas imediações dos aeroportos, tendo divulgado no seu site e na rede social Facebook os artigos e o vídeo¹⁷ sobre o fenómeno de *bird strike*, os perigos da presença de aves nas proximidades dos aeroportos e ações que possam ser desenvolvidas pelos cidadãos em geral para combater este fenómeno e contribuir para maior segurança da aviação civil.

Participação em atividades do Sistema Nacional SAR

Na qualidade do membro da Comissão Nacional de Coordenação de Busca e Salvamento (CNCSAR), a AAC participou em 2021 em diversas atividades do Sistema Nacional SAR de Cabo Verde, nomeadamente reuniões do núcleo duro e reuniões ordinárias da CNCSAR para atualização do Plano Nacional SAR e melhoramento do sistema nacional de busca e salvamento.

¹⁷ Vídeo produzido em 2018, em parceria com a ONG “*Quercus CV*” sobre o fenómeno de *bird strike* e os perigos da presença de aves perto dos aeroportos.

6. SEGURANÇA E FACILITAÇÃO (*SECURITY*)

Compete a AAC, no domínio de Segurança e Facilitação (*Security*), desenvolver os regulamentos nacionais relativos à segurança e facilitação da aviação civil, assegurando que os mesmos reflitam as normas da ICAO e as melhores práticas da indústria e as obrigações do Estado, enquanto parte contratante das convecções relacionadas com a aviação civil, aprovar os programas de segurança das entidades sujeitas às ações de controlo da qualidade da AAC, certificar o pessoal no âmbito da *Security* e avaliar as medidas de segurança e procedimentos no seguimento de um ato de interferência ilícita e tomar medidas necessárias para eliminar as carências e debilidades e prevenir a recorrência.

Aprovação e Certificação em Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita

No contexto Segurança da Aviação Civil contra Atos de Interferência Ilícita, a AAC:

- **Aprova Programas e Procedimentos de Segurança** dos operadores aeroportuários, dos operadores aéreos, dos prestadores de serviço de assistência em escala e das empresas de segurança privada;
- **Certifica o pessoal com funções em *Security*** (*screeners*, instrutores, coordenadores de segurança e inspetores nacionais) através de exames teórico e prático de certificação.

A aprovação dos Programas e Procedimentos de Segurança visa garantir que as entidades reguladas, dentro de sua área de atuação, possuem a capacidade para estabelecer, implementar e manter atualizados os procedimentos que lhes permitem salvaguardar e proteger as suas operações contra atos de interferência ilícita, em conformidade com regulamentos aprovados.

Em 2021 foram analisados e aprovados no total dez Programas e Procedimentos de Segurança dos Operadores (11 em 2020), sendo seis dos Operadores Aéreos Nacionais e três dos Operadores de Assistência em Escala. A Tabela 23 apresenta o número das aprovações dos Programas e Procedimentos de Segurança, por Operador.

Tabela 23 – Aprovações dos Programas e Procedimentos de Segurança, 2021

Tipo do Operador	PROGRAMA DE SEGURANÇA	PROGRAMA DE CONTROLO DE QUALIDADE	PROGRAMA INTERNO DE FORMAÇÃO AVSEC
ASA - Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela (AIDP)	1	-	-
Cabo Verde Handling	1	1	1
Transportes Aéreos de Cabo Verde (TACV)	1	1	1
Transportes Interilhas de Cabo Verde (TICV)	1	1	1
TOTAL	4	3	3

A Certificação visa garantir que os profissionais *Security* possuem as competências necessárias para desempenho das suas funções ao nível definido pela autoridade aeronáutica e é requerida para exercícios das funções de *screeners*, instrutores AVSEC, coordenadores de segurança e inspetores nacionais em conformidade com o Programa Nacional de Formação Treino e Certificação em Segurança da Aviação Civil (PNFTCSAC).

Os resultados da atividade de certificação do pessoal *Security* no ano 2021 se encontram apresentados na Tabela 24, e incluem os números das certificações e das recertificações efetuadas.

Tabela 24 – Certificações de pessoal *Security*, 2021

Categoria de pessoal AVSEC	2021
Screeners	167
Instrutores	2
Coordenadores de segurança	4
Inspetores	3
TOTAL	176

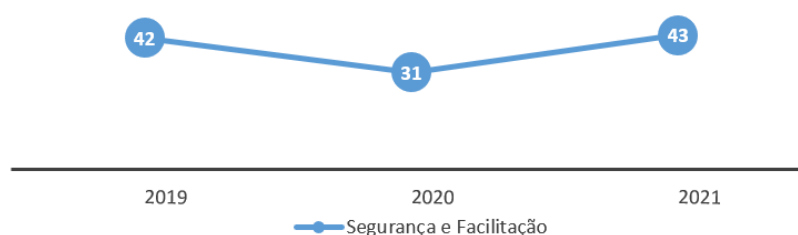
Em 2021 a AAC concluiu 176 processos de certificação do pessoal *security* (91 em 2020), pertencente as quatro (4) categorias. As certificações/recertificações de *screeners* com 167 processos concluídos representam 95% no total dos processos (88 em 2020).

O aumento expressivo dos processos de certificações na categoria *screeners* no ano 2021 se justifica pelo aumento do contingente de *screeners* em diferentes aeródromos, pela conclusão em 2021 dos processos de recertificação dos *screeners* iniciados em 2020 e pela recertificação dos *screeners* com certificados expirados em 2021.

Supervisão no domínio de Segurança e Facilitação (*Security*)

Apresentam-se seguidamente os números das ações inspetivas realizadas no período 2019-2021 no domínio de Segurança e Facilitação (*Security*).

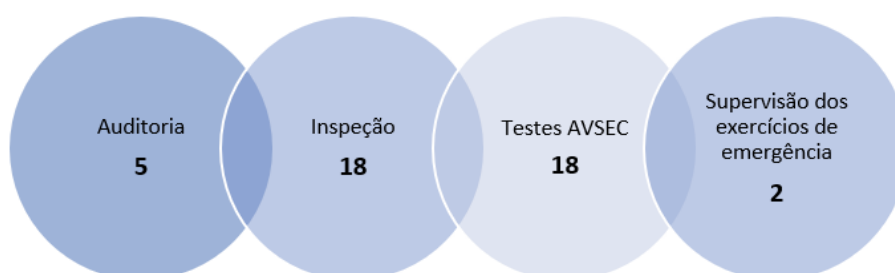
Figura 34 – Evolução das ações de supervisão *Security*, 2019-2021



Relativamente ao número das ações inspetivas no domínio de Segurança e Facilitação, após a redução da atividade inspetiva verificada no ano 2020, devido a diminuição das operações durante a primeira vaga da COVID-19, a ação inspetiva *Security* recuperou em 2021 para os níveis pré-pandémicos, acompanhando a retoma das atividades no sector.

Durante o ano 2021 foram realizadas no total 43 ação de controlo de qualidade em todos os aeroportos/aeródromos (incluindo *stakeholders* associados), conforme, apresentadas na figura que se segue, por tipo de ação.

Figura 35 – Ações de supervisão no domínio *Security*, 2021



Na sequência da identificação das “*não conformidades*” aquando da realização das ações de supervisão, foram desenvolvidos os correspondentes planos das ações corretivas (PAC), tendo a autoridade aeronáutica acompanhado a sua implementação pelos operadores. Aproximadamente 80% das não conformidades detetadas nas ações de controlo de qualidade realizadas em 2021 foram corrigidas mediante os respetivos PAC aprovados.

Com o intuito de promover a comunicação e a troca das informações no domínio de Segurança e Facilitação com as entidades reguladas e as instituições parceiras no sistema de segurança da aviação foram promovidas em 2021:

- 01 (um) encontro da Comissão Nacional FALSEC;
- 08 (oito) reuniões de esclarecimentos com as entidades supervisionadas sobre os requisitos regulamentares aplicáveis à:
 - ➔ Segurança e proteção da aviação civil contra atos de interferência ilícita;
 - ➔ Facilitação - segurança sanitária – COVID-19;
 - ➔ Segurança Operacional - Transporte Seguro de mercadorias perigosas em aeronaves civis.

Em 2021, no âmbito da colaboração com diversos organismos do Estado, a AAC integrou o Grupo interministerial para a retoma das operações aéreas e o Grupo de trabalho para a elaboração do Plano Nacional de Ação e Saúde Sanitária.

7. REGULAÇÃO ECONÓMICA

A AAC tem por missão a regulação económica do sector da aviação civil, promovendo a eficiência, eficácia e regularidade do transporte aéreo e protegendo os direitos dos operadores e dos utentes.

Na prossecução da sua missão, a AAC tem como principais atribuições a verificação dos requisitos de acesso a atividade e ao mercado pelos operadores, regulamentação da atividade económica do sector e supervisão da atividade dos prestadores dos serviços regulados.

No âmbito das atividades relacionadas com a regulação económica do sector destacam-se, ainda, as relacionadas com a atribuição de direitos de tráfego (para as quais assumem particular relevância a realização de consultas bilaterais e multilaterais) e as atividades relacionadas com acompanhamento das medidas ambientais no domínio da aviação e alterações climáticas.

Licenciamento dos Operadores Aéreos Nacionais

A exploração de **serviços nacionais** de transporte aéreo de passageiros, carga e correio requer autorização adequada, designada como a Licença de Exploração às Transportadoras Aéreas, cuja emissão é da competência da AAC.

Em 2021, assim como em 2020, encontravam-se licenciados pela AAC para realização das operações aéreas em Cabo Verde, dois operadores aéreos nacionais, TACV e TICV (Tabela 24), sendo, nesses anos, anualmente efetuada a avaliação e renovação das suas Licenças de Exploração.

No âmbito de manutenção da Licença de Exploração, foi realizada em 2021 a avaliação dos pedidos de aceitação de quatro novos *Post Holders*¹⁸ da TACV e de um da TICV.

Tabela 25 – Operadores Aéreos nacionais licenciados, 2020 – 2021

Operador Aéreo nacional	Âmbito da Licença	Status da Licença
Transportes Aéreos de Cabo Verde (TACV)	Transporte aéreo comercial regular e não regular de passageiros, carga e correio em rotas domésticas e internacionais	Operacional
Transportes Interilhas de Cabo Verde (TICV)	Transporte aéreo comercial regular e não regular de passageiros, carga e correio em rotas domésticas	Operacional

O operador aéreo BestFly Angola realizou as operações nas rotas domésticas em Cabo Verde a partir de 17 de maio e até 23 de outubro de 2021, com base no contrato de concessão emergencial, com duração de 6 meses, celebrado com Estado de Cabo Verde com propósito de garantir a continuidade dos voos de ligação entre as ilhas face à ameaça de descontinuidade do operador TICV.

Acordos sobre Serviços Aéreos

A AAC atua em nome do Governo de Cabo Verde, em estreita colaboração com a área Governamental responsável pelas Relações Exteriores, na preparação e negociação de Acordos sobre Serviços Aéreos, que posteriormente são assinados e ratificados pelo Estado de Cabo Verde.

Os Acordos são atos jurídicos internacionais que visam promover o relacionamento comercial aeronáutico entre dois estados. Eles regulamentam os entendimentos necessários à exploração de serviços aéreos entre os territórios dos países e procuram estimular a expansão do transporte aéreo internacional, ampliar a conectividade e aumentando o fluxo de pessoas e mercadorias.

¹⁸ Membros da Direção

Em 2021 decorreu entre os dias 06 e 10 de dezembro, na cidade de Bogotá, Colômbia, o *ICAO Air Services Negotiation Event* (ICAN 2021). Este 13º fórum de negociação de Acordos sobre Serviços Aéreos contou com a participação de 70 Estados, de entre os quais Cabo Verde, representada pela AAC.

As consultas aeronáuticas realizadas durante o evento tiveram como resultado a negociação e rubrica de seis novos Acordos Bilaterais sobre Serviços Aéreos com os países Omã, Grécia, Tanzânia, Brasil, Letónia e Kuwait, e a assinatura de dois Acordos Aéreos com os países Chile e Suíça. Foram realizadas ainda consultas aeronáuticas com a República Checa visando a preparação dos documentos para a assinatura pelos Ministros responsáveis pelos Transportes Aéreos.

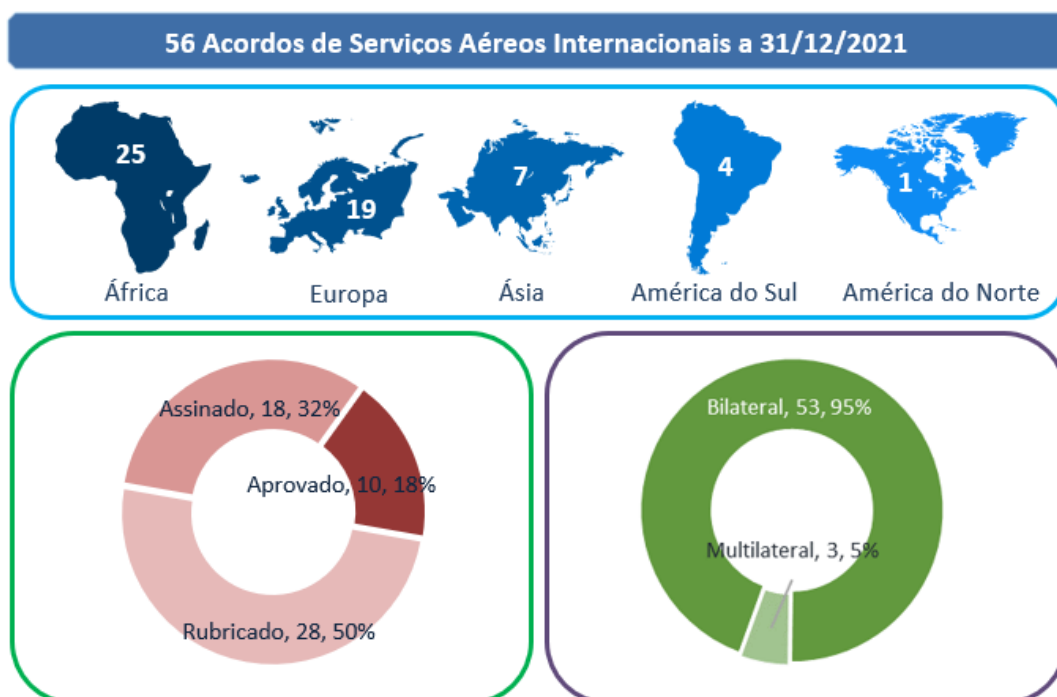
De realçar que os Acordos rubricados integram os Memorandos de Entendimento assinados no ICAN 2021 e são baseados numa abordagem liberal e alinhadas com as políticas comerciais aéreas adotadas pelo Estado de Cabo Verde, estabelecendo princípios de designação múltipla de companhias aéreas, liberdade de tarifas, de capacidade, frequência, de direitos de tráfego de 1ª, 2ª, 3ª, 4ª e 5ª liberdades.

Ainda, no decorrer do ano, a AAC e a autoridade reguladora da aviação civil de Angola (ANAC) trabalharam num novo Acordo Bilateral sobre Serviços Aéreos, que consagre os princípios previstos na Decisão de Yamoussoukro de 1999 sobre a liberalização dos Transportes Aéreos em África, como base para o estabelecimento do Mercado Único dos Transportes Aéreos em África (MUTAA/SAATM) no contexto da Agenda Africana para 2063, a ser assinado entre Angola e Cabo Verde.

Durante o ano 2021 a AAC continuou a apoiar o Ministério dos Negócios Estrangeiros, Cooperação e Integração Regional nas negociações do Acordo sobre Serviços Aéreos com a Rússia.

A relação dos Acordos de Serviços Aéreos Internacionais negociados pela Cabo Verde a 31 de dezembro de 2021, incluindo o seu status e tipologia, se encontra no Anexo 1, sendo o resumo dos mesmos apresentado seguidamente.

Figura 36 – Caracterização dos Acordos de Serviços Aéreos Internacionais à 31/12/2021



No seu todo a 31 de dezembro 2021 a Cabo Verde contava com 56 Acordos sobre Serviços Aéreos, dos quais dez aprovados (18%), 18 assinados (32%) e 28 rubricados (50%).

Em termos de tipologia, 53 dos Acordos são bilaterais (95%) e três são multilaterais (5%). Todos os acordos multilaterais (Decisão de Yamoussoukro, Grupo de Banjul, União Europeia), se encontram assinados.

Representativa maioria dos Acordos de Serviços Aéreos Internacionais (79%) são firmados com os países de África (45%) e da Europa (34%).

Autorização dos voos dos Operadores Aéreos Estrangeiros

A exploração dos serviços internacionais de transporte aéreo de passageiros, carga e correio requer uma autorização prévia da AAC e é realizada nos termos do art.º 20 do Código Aeronáutico de Cabo Verde e nos Acordos de Serviços Aéreos existentes.

Em 2021 foram concedidas pela autoridade aeronáutica 20 autorizações de exploração dos serviços internacionais de transporte aéreo, 40% a mais em comparação com o ano 2020 (14 autorizações).

Observa-se que a operadora aérea nacional TACV, que retomou a operação em dezembro de 2021, é autorizada a operar nas rotas internacionais no âmbito da sua licença de exploração e não se encontra incluída nos números de autorizações de exploração dos serviços internacionais.

Das 20 operadoras aéreas estrangeiras autorizadas em 2021 a realizar os voos internacionais para Cabo Verde 17 (85%) são dos países da Europa e três (15%) da África.

Tabela 26 – Operadores Aéreos Estrangeiros autorizados em 2021

Nº	Operador Aéreo Estrangeiro	Nacionalidade	Tipo do voo
1	Tuifly GmbH	Alemanha	Regular
2	Tui Airlines Belgium	Bélgica	Regular
3	Jetttime	Dimanarca	Não Regular
4	Sunclass	Dimanarca	Não Regular
5	Privilege Style	Espanha	Não Regular
6	Transavia	França	Regular
7	Neos	Itália	Regular
8	Luxair	Luxemburgo	Regular
9	Royal Air Maroc	Marrocos	Regular
10	Corondon	Países Baixos	Não Regular
11	Tui Airlines Nederland	Países Baixos	Regular
12	Enter Air	Polónia	Não Regular
13	Sata	Portugal	Regular
14	TAP	Portugal	Regular
15	Tui Airways	Reino Unido	Regular
16	Smartwings	República Checa	Não Regular
17	Air Senegal	Senegal	Regular
18	Transair	Senegal	Regular
19	Tui Fly Nordic	Suecia	Não Regular
20	Edelweiss	Suiça	Regular

Em 2021 no âmbito de processos de autorização dos voos dos Operadores Aéreos Estrangeiros foi realizada a avaliação preliminar de um processo da designação do Representante Legal do operador SATA nos termos do Decreto-Lei n.º 50/2017, de 14 de novembro.

Licenciamento de atividade de Assistência em Escala

A licença de atividade de Assistência em Escala, concedida pela AAC, é a condição essencial para o exercício da atividade. A licença de Atividade de Assistência em Escala é emitida em regime de auto-assistência (exercido apenas pelas transportadoras aéreas) e em regime de prestação de serviços de assistência a terceiros.

Em 2021 encontravam-se licenciadas nove (9) empresas a exercer a atividade de Assistência em Escala (Tabela 27), uma a mais de que no ano 2020, o que se deve a conclusão, no mês de maio, do processo de licenciamento da JETMX – Manutenção, Lda, para exercer a atividade em regime de assistência a terceiros, na Categoria de Assistência de Manutenção em Linha, no Aeroporto Internacional Amílcar Cabral.

Decorreu no ano o processo de renovação das licenças de Atividade de Assistência em Escala de oito prestadores de serviço, nomeadamente: CV Handling, AVS Cabo Verde, CV Express, Safeport Cabo Verde, Enacol, Vivo Energy, Freitas Catering e HotelMar.

Tabela 27 – Empresas licenciadas para Assistência em Escala em 2021

Prestador de Serviço de Assistência em Escala	Licença Nº	Categorias de Serviço, por aeroporto				
		AIAC	AINM	AIAP	AICE	Outros
1 Cabo Verde Handling S.A.	LAE Nº 001/CV	1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10, 11				
2 Aviation Services Cabo Verde Lda	LAE Nº 002/CV	1	1	1	1	-
3 Cabo Verde Express, S.Aa	LAE Nº 003/CV	1, 8, 9, 10, 11				
4 Safeport Cabo Verde, S.A.	LAE Nº 004/CV	1,2,3,5,6,10,11	1	-	-	-
5 Enacol, S.A.	LAE Nº 005/CV	7	7	7	-	-
6 Vivo Energy, S.A.	LAE Nº 006/CV	7	7	7	7	7
7 Freitas Catering Services, S.A.	LAE Nº 007/CV	11	-	-	-	-
8 HotelMar, S.A	LAE Nº 008/CV	-	11	-	-	-
9 Jetmx - Manutenção Lda	LAE Nº 010/CV	8	-	-	-	-

Obs: Designação das categorias de serviço se encontra apresentada na Tabela 28

As licenças incluem a informação sobre as categorias e modalidades de serviços que os operadores podem exercer, assim como os aeroportos onde estão autorizados a desenvolver as atividades em regimes autorizados.

O número de operadores licenciados por categorias e por aeroporto no ano 2021 encontra-se apresentado seguidamente.

Tabela 28 – Operadores licenciados para Assistência em Escala em 2021, Nº por categoria e aeroporto

Categorias de Serviço de Assistência em Escala	Nº de operadores licenciadas por categorias e por aeroporto				
	AIAC	AINM	AIAP	AICE	Outros
1 Assistência administrativa em terra e a supervisão	4	4	3	3	1
2 Assistência a passageiros	2	1	1	1	1
3 Assistência a bagagem	2	1	1	1	1
4 Assistência a carga e correio	1	1	1	1	1
5 Assistência de operações na placa	2	1	1	1	1
6 Assistência de limpeza e serviço do avião	2	1	1	1	1
7 Assistência de combustível e óleo	2	2	2	1	1
8 Assistência de manutenção em linha	1	-	-	-	-
9 Assistência de operações aéreas e gestão das tripulações	2	2	2	2	1
10 Assistência de transporte em terra	3	2	2	2	1
11 Assistência de restauração (catering)	4	3	2	2	1

Atividade de Autorização e Aprovação

No âmbito das atividades ligadas as autorizações e aprovações foram ainda realizadas no decorrer do ano 2021:

- Emissão de 66 autorizações de voos comerciais regulares e não regulares (61 em 2020);
- Avaliação e emissão de 2 452 autorizações de sobrevoos e de escalas técnicas dos operadores aéreos estrangeiros (2 094 em 2020);
- Avaliação e aprovação de 64 autorizações de drones (10 em 2020);
- Emissão de seis autorizações de voo permanentes para 2021 às aeronaves ao serviço dos Estados Estrangeiros, nomeadamente: Tunísia, Níger, Qatar, Mali, Países Baixos e Argentina;
- Avaliação e aprovação das Declarações de Capacidade Aeroportuárias submetidas pela ASA, SA, entidade gestora dos aeroportos coordenados (Praia, Sal e Boa Vista) e acompanhamento da atividade de coordenação de atribuição de faixas horárias (*slots*) e da sua gestão.

Atividade de Supervisão

No domínio de Regulação Económica foram realizadas em 2021 as seguintes ações inspetivas:

- Análise Económico-financeira das entidades reguladas;
- Acompanhamento da aplicação da Taxa de Segurança Aeroportuária Doméstica (TSA);
- Ações de supervisão às transportadoras aéreas titulares de uma licença de exploração, para efeitos de verificação e monitorização do cumprimento dos requisitos legais de licenciamento.

Medidas Ambientais no âmbito da Aviação Civil

No domínio ambiental encontram-se confiados à AAC o acompanhamento do desenvolvimento e submissão à ICAO do Plano de Ação de Redução da Emissão de dióxido de carbono (CO₂) e implementação das responsabilidades nacionais perante a ICAO para o CORSIA.

Plano de Ação para a Redução de Emissão de CO₂

A contribuição da aviação civil internacional para as alterações climáticas se encontra sobre a responsabilidade da ICAO. Em 2010, a 37.ª Assembleia da ICAO, reafirmando a liderança da organização na prossecução de políticas e medidas no domínio da aviação e alterações climáticas, aprovou a Resolução A37-19 que visa reduzir o impacto das emissões da aviação no clima através de um plano de ação até 2050 para os 193 Estados-membros.

Para assegurar que todos os Estados tenham a capacidade necessária para desenvolver os seus Planos de Ação e implementar medidas de mitigação, a ICAO criou em 2013 o Projeto de Assistência de Capacitação para a mitigação de CO₂ da aviação civil internacional, em parceria com a União Europeia (UE). Na primeira fase, iniciada em 2014 o projeto apoiou, com sucesso, 14 Estados em África e nas Caraíbas, e atingiu todos os seus resultados esperados, excedendo as metas iniciais até à sua conclusão em 2019.



Em 2020 a ICAO iniciou a segunda fase do Projeto de Assistência, intitulada "*Capacitação para a Mitigação de CO₂ da Aviação Internacional - Desenvolvimento dos Planos de Ação*".

dos Estados da ICAO para 10 Estados"¹⁹, planeada para ser levada a cabo até outubro de 2023, na qual se encontra incluída Cabo Verde.

Em 2021, com vista a iniciar a elaboração do Plano de Ação, a Cabo Verde criou a Equipa Nacional do Plano de Ação de Redução de Emissão de CO₂ (ENPA)²⁰, composta por representantes da AAC, do Ministério do Turismo e Transportes, do Ministério da Indústria Comércio e Energia, do Ministério da Agricultura e Ambiente, das empresas petrolíferas que prestam serviços no setor aéreo, da ASA, Prestador de Serviço de Assistência em Escala e por um operador aéreo certificado para o transporte aéreo internacional.

A ENPA é responsável pelo desenvolvimento e submissão à ICAO, até 30 de junho de 2022, do Plano de Ação de Redução da Emissão de dióxido de carbono (CO₂) no triénio 2021-2023, de acordo com as orientações da ICAO estabelecidas no DOC 9988.

No âmbito do Projeto de Assistência da ICAO, a Cabo Verde beneficiou de uma ação de consultoria, realizada entre os dias 2 e 6 de agosto de 2021, com finalidade de capacitação da ENPA e dos pontos focais da AAC em desenvolvimento e implementação do Plano Nacional de Ação para a Redução de Emissão de Carbono (CO₂).

Do mesmo modo, no sentido de alinhar as ações do Estado de Cabo Verde quanto a medidas ambientais sobre aviação civil internacional, foi realizado em 5 de agosto de 2021 um encontro entre a AAC a Vice-Diretora de Ambiente da ICAO, Jane Hupe e o seu staff.

Os trabalhos de elaboração do Plano de Ação de Redução de Emissão de CO₂ decorreram em 2021, sendo expectável a sua aprovação no 1º trimestre de 2022 pela ENPA, a fim de permitir a submissão do referido Plano à ICAO para validação.

CORSIA

No quadro de política global de proteção do meio ambiente, a Organização Internacional de Aviação Civil (ICAO) estabeleceu na Resolução A39-3 da Assembleia de que os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que se estabeleçam as políticas nacionais e o marco regulatório para o cumprimento e a aplicação do CORSIA²¹ (Regime de Compensação e Redução das Emissões de Carbono para a Aviação Internacional).



Nesta sequência foi adotado pela ICAO o Anexo 16 volume IV à Convenção de Chicago, bem como as orientações constantes do Documento 9501 da ICAO referente ao Manual técnico-ambiental,

Volume IV, Procedimentos para demonstrar o cumprimento do CORSIA, os quais contêm orientações, incluindo o uso de procedimentos equivalentes.

Sendo Cabo Verde signatária da Convenção de Chicago, com operador certificado para operações aéreas internacionais (TACV), se impôs o cumprimento das referidas orientações de monitorar e reportar os dados de emissão de dióxido de carbono (CO₂) relativos ao transporte aéreo internacional.

¹⁹ Abrange cinco Estados da Região da África Oriental e Austral (Botswana, Madagáscar, Ruanda, Seicheles e Zimbabué) e cinco da Região da África Ocidental e Central (Benim, Cabo Verde, Costa do Marfim, Mali e Senegal)

²⁰ Através da Resolução do Governo n.º 72/2021 de 14 de julho

²¹ Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation

Neste âmbito, mesmo na ausência de um quadro normativo, a AAC orientou a TACV, cujas emissões de dióxido de carbono (CO₂) se encontravam acima de 10.000 (dez mil) toneladas anuais pelo uso de aeronaves com peso de decolagem certificado acima de 5.700 kg (cinco mil e quinhentos quilogramas) pela operação de voos internacionais, a iniciar a monitorização e o fornecimento dos dados de emissão de dióxido de carbono (CO₂) a partir de 1 de janeiro de 2019. Para o efeito foi elaborado pela TACV o Plano de Monitorização de Emissões (PME), aprovado pela AAC em 30 de abril de 2019.

Não obstante, tornou-se urgente importar para o ordenamento jurídico de Cabo Verde um conjunto de procedimentos para a monitorização, o reporte e a verificação de dados de emissão de dióxido de carbono (CO₂) relativos ao transporte aéreo internacional, bem como, os requisitos de compensação de CO₂, os procedimentos de emissão pelo uso de combustível no quadro do CORSIA e as regras de unidades de emissão, os quais assumiram a forma do CV-CAR 23 “*Plano de compensação e redução de carbono para a aviação internacional (CORSIA)*”, de 06 de outubro de 2020.

Assim, em conformidade com o CV-CAR 23 e em cumprimento do calendário de reporte de emissão do ano de 2021, a operadora aérea licenciada para o transporte aéreo internacional de Cabo Verde apresentou os dados de emissão CO₂ por pares de países referente ao ano de 2020, que, após a realização da verificação de magnitude check, foram submetidos pela AAC na plataforma da CCR da ICAO.

Em 2020 a emissão de CO₂ por par de países totalizou 39.574 toneladas, 66% abaixo da registada em 2019 (114.8942 toneladas), resultante da interrupção de operações internacionais a partir do mês de março de 2020, na sequência da pandemia COVID-19.

8. CONSUMIDORES – PROTEÇÃO AO PASSAGEIRO



Compete a AAC proteger os direitos e interesses dos consumidores designadamente em matéria de preços, tarifas e qualidade dos serviços.

A AAC no âmbito desta competência pode inspecionar regularmente os registos das queixas e reclamações dos consumidores ou utilizadores, apresentadas às entidades reguladas e ordenar a investigação das queixas e reclamações dos consumidores e utilizadores que lhes sejam apresentadas diretamente, bem como apresentadas às entidades reguladas do sector de aviação civil, desde que se integrem no âmbito das suas competências.

A AAC pode, igualmente, recomendar ou determinar aos operadores do sector de aviação civil as providências necessárias à justa reparação dos prejuízos causados aos utentes.

Tratamento das reclamações

As reclamações dos consumidores chegam à AAC através do Livro de Reclamações, via formulário de reclamação online, disponibilizado no Portal do Passageiro e interligado com o Sistema Integrado de Gestão de Reclamações (SIGA), via email, presencialmente ou por outras vias.

Em 2021 ao todo foram recebidas pela Agência 269 reclamações, representando um decréscimo de 45% face ao ano anterior (490 reclamações), enquanto a variação dos passageiros transportados em voos comerciais foi positiva na ordem de 7%. Observa-se que em 2020 registou-se elevado número das queixas devido aos cancelamentos dos voos, assim como aos atrasos, no quadro de pandemia COVID-19.

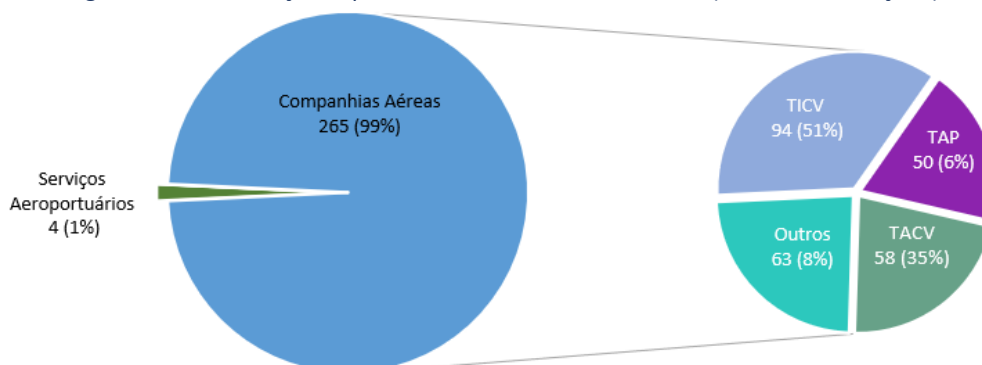
A taxa de reclamação em 2021 situou-se em 0,032%, 49% a menos de que em 2020 (0,063%).

Tabela 29 – Reclamações de passageiros, 2020-2021

Reclamações de passageiros	2020	2021	Δ 2021/20
Passageiros transportados, Nº	775 998	830 240	7%
Reclamações recebidas, Nº	490	269	-45%
Taxa de Reclamação	0,063%	0,032%	-49%

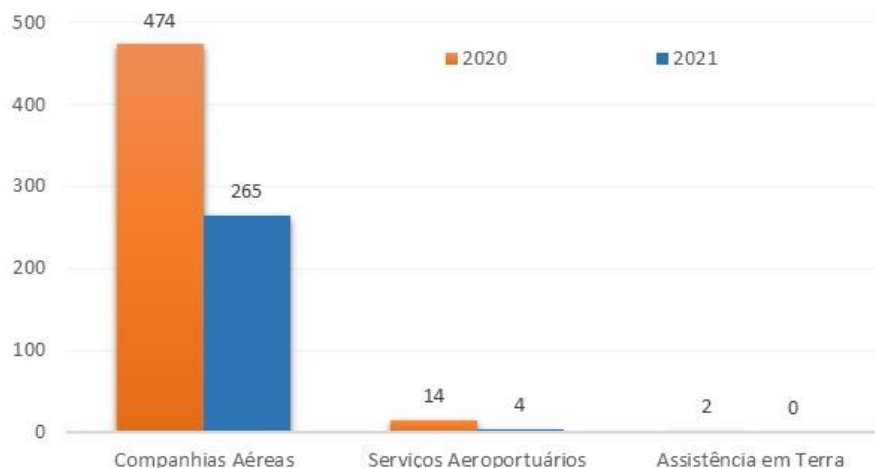
As reclamações recebidas em 2021, tal como no ano anterior, são, essencialmente, relativas aos serviços prestados pelas companhias aéreas, que representam 99% no total com 265 reclamações. Durante o ano foram ainda recebidas quatro (4) reclamações relativas aos serviços de assistência em terra (1%).

Figura 37 – Reclamações apresentadas durante o ano 2021 (Nº das reclamações)



Pelo número de reclamações referentes ao serviço prestado pelas companhias aéreas ressalta a TICV com 51% do total (94 reclamações), seguida pelo TACV com 35% (58 reclamações). As reclamações relativas ao TAP Portugal e aos outros operadores representam 6% (50 reclamações) e 8% (63 reclamações), respetivamente.

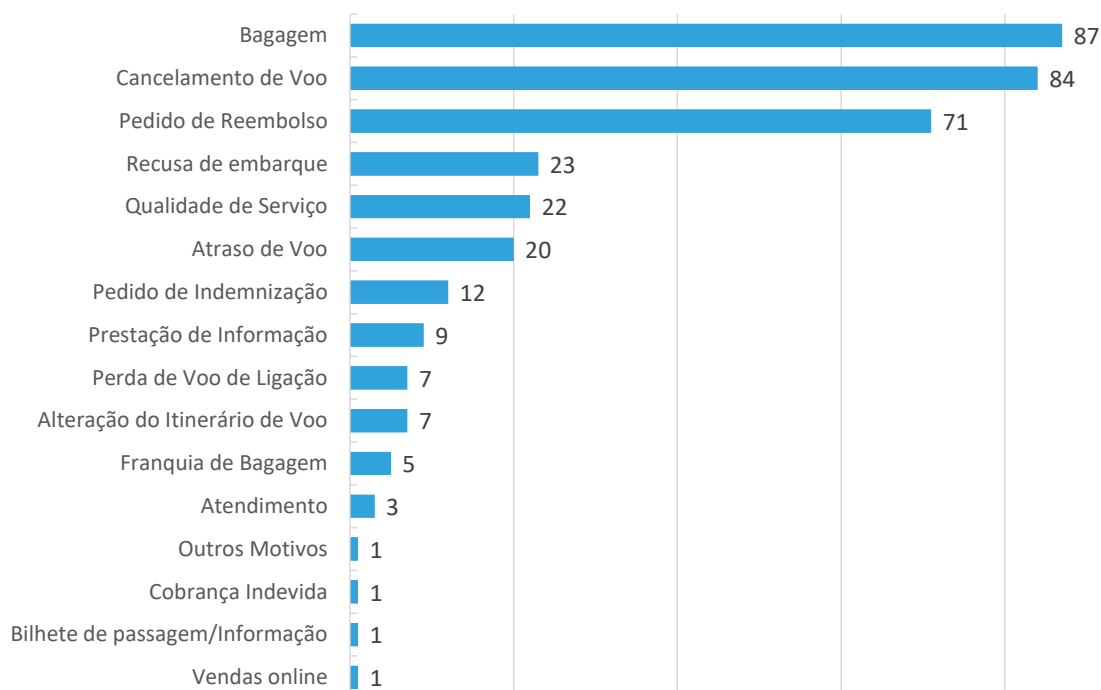
Figura 38 – Evolução das Reclamações por tipo de operador, 2021/2020 (Nº das reclamações)



Registou-se em 2021 uma diminuição de reclamações relativamente i) companhias aéreas em 44%, passando as mesmas de 474 reclamações em 2020 para 265 reclamações em 2021 e ii) serviços aeroportuários em 71%, diminuindo o número das reclamações de 14 em 2020 para 4 em 2021. As reclamações referentes aos serviços de assistência em terra não foram recebidas em 2021.

Em muitas reclamações utentes apresentam simultaneamente queixas sobre diversos serviços e por diferentes motivos. Assim, em 2021 as 265 reclamações relativas aos serviços prestados pelas companhias aéreas deram origem a 354 queixas sobre os diferentes motivos.

Figura 39 – Motivos de Reclamações Referentes às Companhias Aéreas, em 2021 (Nº de Queixas)



Em termos de representatividade, as razões que mais motivaram as reclamações foram as relacionadas com questões comerciais e operacionais, nomeadamente “*Bagagem*” com 87 queixas (25% do total), “*Cancelamento de Voo*” com 84 queixas (24%), “*Pedido de Reembolso*” com 20 queixas (20%). Estes três motivos, juntos, representam 69% das reclamações referentes as companhias aéreas.

Seguem as queixas relacionadas com “*Recusa de embarque*”, “*Qualidade de Serviço*” e “*Atraso de voo*”, totalizando estes motivos 18%.

As restantes razões motivaram 47 queixas e representaram juntas cerca de 13% no total.

Em 2021 quatro (4) reclamações relativas aos Serviços Aeroportuários deram origem a 4 queixas pelo motivo de “*Atendimento e informação*”.

A taxa de encerramento dos processos de reclamação do ano 2021 é de 82% - dos 269 processos de reclamação recebidos foi possível encerrar no próprio ano 220 processos, encontrando-se a 31 de dezembro de 2021 por concluir 49 processos.

Observa-se que em 2021 foram igualmente concluídos 76 processos de reclamação do ano 2019 e 301 processo do ano 2020.

Melhoria da qualidade dos serviços prestados aos consumidores dos serviços de transporte aéreo

Para garantir a melhoria da qualidade dos serviços prestados aos utentes do transporte aéreo a AAC no ano 2021 continuou a desenvolver as ações de acompanhamento e fiscalização da implementação do Decreto-Lei n.º 2/2017 de 18 de janeiro, que procede à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 27/2015 de 6 de maio que estabelece as regras e princípios para garantir a proteção de assistência às pessoas com mobilidade reduzida (PMR) que tenham acesso ao transporte aéreo, nomeadamente:

- Acompanhamento da efetivação do Serviço de Assistência à PMR, analisando nomeadamente os seguintes aspetos: estrutura do serviço PMR, espaços e funcionamento dos mesmos, imagem, sinaléticas, equipamentos, acessibilidades e lavabos;
- Atualização do menu PMR no Portal do Passageiro e disponibilização dos vídeos PMR com as legendas em francês, português e inglês;
- Atualização do folheto informativo PMR.



Atividade de Supervisão

No domínio de proteção dos direitos e interesses dos consumidores foram realizadas em 2021 as seguintes ações de supervisão:

- Supervisão das operações aéreas domésticas e do cumprimento dos regulamentos referentes aos direitos dos passageiros pelos operadores aéreos TICV e BestFly Angola
- Avaliação dos aspetos operacionais e Auditoria à Base de Operações da TACV no Aeroporto Internacional Amílcar Cabral na Ilha do Sal, no âmbito da preparação da retoma das operações que se encontrava prevista para julho de 2021;
- Três (3) ações de Inspeção sendo uma ao Serviço de Assistência a PMR no Aeroporto Internacional Aristides Pereira, Ilha da Boa Vista, uma ao Aeroporto Internacional Amílcar Cabral na Ilha do Sal e uma ao Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela.

Anexo I – Participações em grupos de trabalho Internacionais

ORGANIZAÇÃO	EVENTO
ICAO	<p>Workshop Regional sobre Implementação de SBAS na Região AFI, Virtual, 4 a 5 de março</p> <p>Seminário Regional sobre Auditorias de Segurança da Aviação, Virtual, 8 a 11 de março</p> <p>Workshop sobre Garantia de Qualidade para IFP (QAW_4A), Virtual, 29 de março a 2 de abril</p> <p>Workshop sobre implementação da cooperação civil – militar, Virtual, 27 a 29 de abril</p> <p>Seminário Regional sobre a implementação do Formato Global de Reporte para condição de superfície de pista (GRF), Virtual, 4 a 6 de maio</p> <p>Reuniões do Grupo de trabalho para a implementação “corredor de saúde pública” - CART, Virtual, diversas</p> <p>Workshop sobre implantação do Sistema de Gestão da Qualidade para serviços meteorológicos de aviação, Virtual, 19 a 21 de maio</p> <p>Workshop sobre PBN Air Space Design, Virtual, 31 de maio a 4 de junho</p> <p>Workshop de Revisão do Plano de Contingência ATM da AFI, Virtual, 2 a 4 de junho</p> <p>Workshop da AFI sobre o aprimoramento dos NOTAMs e a implementação do novo formato SNOWTAM, Virtual, 22 a 24 de junho</p> <p>6ª Reunião do Comitê Diretor do Grupo Regional de Segurança da Aviação para África-Índia Ocean RASC/6, Virtual, 12 de julho</p> <p>Reunião Especial do Grupo SAT, Virtual, 14 de julho</p> <p>Extraordinário AFI Aviation Week, Virtual, 15 a 16 de Julho, com os eventos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 24ª Reunião do Comitê de Pilotagem do Plano Regional de Implementação Integral da Segurança da Aviação na África (Plano AFI) - 10ª Reunião do Comitê de Pilotagem do Plano Regional de Implementação Integral para a Segurança da Aviação Conta Atos de Interferência Ilícita e Facilitação (Plano AFI SECFAL) - 8ª Reunião dos Diretores Gerais de Aviação Civil das sub-regiões WACAF e ESAFF da AFI <p>Seminário sobre uso de previsões Gridded WAFS, Virtual, 16 a 17 de julho</p> <p>4ª Reunião do Subgrupo de Operações do Espaço Aéreo e Aeródromo da APIRG (AAO/SG4), Virtual, 16 a 18 de agosto</p> <p>Seminário Regional sobre a implementação do Global Reporting Format for runway surface condition (GRF), Virtual, 14 - 16 de setembro</p> <p>Seminário sobre Rastreamento de Socorro Auxiliado por Satélite, Virtual, 15 a 16 de setembro</p> <p>6ª Reunião do Comitê de Coordenação de Projetos de Planejamento e Implementação do Oceano Índico África - Índia (APCC/6), Virtual, 11 de outubro</p> <p>7ª Reunião do Comitê Diretor do Grupo Regional de Segurança da Aviação para o Oceano África-Índico (RASC/7), Virtual, 12 de outubro</p> <p>4ª Reunião da Task Force de Coordenação APIRG/RASG-AFI (ARC-TF/4), Virtual, 25 de outubro</p> <p>7ª Reunião do Grupo Regional de Segurança da Aviação para a Região AFI (RASG-AFI/7), Virtual, 1 a 8 de</p> <p>24th Meeting of the Africa-Indian Ocean Planning and Implementation Regional Group (APIRG/24) e</p> <p>24ª Encontro do Grupo Regional de Planejamento e Implementação do Oceano Índico África (APIRG/24), Virtual, 1 a 8 de novembro</p> <p>Workshop sobre AFI exercício regional de cinzas vulcânicas, Virtual, 30 de novembro</p> <p>Workshop Regional de Operacionalização do Banco de Dados de Deficiências de Navegação Aérea da AFI (AANDD), Virtual, 23 a 24 de novembro</p> <p>Symposium on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families (AAAVF2021), Gran Canaria (Las Palmas), 01 a 03 de dezembro</p> <p>Air Services Negotiation Event (ICAN 2021), Bogotá (Colômbia), 06 a 10 de dezembro</p> <p>Workshop sobre Voos Controlados em Terreno (CFIT), Virtual, 15 a 16 de dezembro</p>
ICAO/ESAF/WACAF/CAFAC	<p>Webinar Regional YOSC, O Ano da Reunião da Cultura de Segurança, Virtual, 13 de abril</p>
AFCAC	<p>Reunião de coordenação sobre as recomendações do Ad Hoc Universal Safety Oversight Audit Program (USOAP) Continuous Monitoring Approach (CMA) Advisory Group (USOAP-AG), Virtual, 8 de julho</p> <p>32ª Sessão Plenária Extraordinária, videoconferência, 5 de outubro</p> <p>Reuniões da Task Force de revisão da Service Code, New Staff Rules e da Estrutura Organizacional da AFCAC, Virtual, várias, outubro - novembro</p> <p>33ª Sessão Plenária, Kigali (Ruanda), 1 a 3 de dezembro</p>
BAGASSO	<p>5ª Reunião do Comitê Técnico Regulatório: Praia (Cabo Verde), 2 a 6 de agosto</p> <p>22º Board of Directors Meeting, Virtual, 16 de dezembro</p> <p>Reuniões do Grupo de trabalho regional para a implementação “corredor de saúde pública”, Virtual, várias</p>
ECOWAS	<p>Workshop sobre i) Estudo de viabilidade para uma política comum de impostos e taxas na aviação e ii) Atualização do Plano de Negócios para a Instalação Regional de Manutenção de Aeronaves & Relatórios, Virtual, 24 a 25 de maio</p>

Anexo II – Acordos de Serviços Aéreos Internacionais em vigor em Cabo Verde a 31/12/2021

Nº	País	Continente	Status	Tipologia
1	África do Sul	África	Rubricado	Bilateral
2	Alemanha	Europa	Aprovado	Bilateral
3	Angola	África	Assinado	Bilateral
4	Áustria	Europa	Rubricado	Bilateral
5	Bélgica	Europa	Aprovado	Bilateral
6	Benin	África	Rubricado	Bilateral
7	Brasil	America do Sul	Aprovado	Bilateral
8	Burkina Faso	África	Assinado	Bilateral
9	Chile	America do Sul	Assinado	Bilateral
10	Colômbia	America do Sul	Rubricado	Bilateral
11	Costa do Marfim	África	Assinado	Bilateral
12	Decisão de Yamoussoukro	África	Assinado	Multilateral
13	Emirados Árabes Unidos	Ásia	Assinado	Bilateral
14	Espanha	Europa	Assinado	Bilateral
15	Estados Unidos de América	America do Norte	Aprovado	Bilateral
16	Etiópia	África	Rubricado	Bilateral
17	Finlandia	Europa	Rubricado	Bilateral
18	Gâmbia	África	Assinado	Bilateral
19	Grecia	Europa	Rubricado	Bilateral
20	Grupo de Banjul	África	Assinado	Multilateral
21	Guiana	America do Sul	Rubricado	Bilateral
22	Guiné Conacri	África	Assinado	Bilateral
23	Guiné Equatorial	África	Aprovado	Bilateral
24	Guiné-Bissau	África	Assinado	Bilateral
25	Islândia	Europa	Rubricado	Bilateral
26	Itália	Europa	Assinado	Bilateral
27	Kuwait	Ásia	Rubricado	Bilateral
28	Latvia	Europa	Rubricado	Bilateral
29	Luxemburgo	Europa	Assinado	Bilateral
30	Macau	Ásia	Rubricado	Bilateral
31	Mali	África	Rubricado	Bilateral
32	Marrocos	África	Rubricado	Bilateral
33	Mauritânia	África	Assinado	Bilateral
34	Moçambique	África	Rubricado	Bilateral
35	Nigéria	África	Aprovado	Bilateral
36	Oman	Ásia	Rubricado	Bilateral
37	Países Baixos	Europa	Rubricado	Bilateral
38	Portugal	Europa	Aprovado	Bilateral
39	Qatar	Ásia	Rubricado	Bilateral
40	Quênia	África	Rubricado	Bilateral
41	Reino de Noruega/ Dinamarca/ Suécia	Europa	Rubricado	Bilateral
42	Reino Unido	Europa	Aprovado	Bilateral
43	República Checa	Europa	Rubricado	Bilateral
44	República da Coréia do Sul	Ásia	Rubricado	Bilateral
45	República do Congo	África	Rubricado	Bilateral
46	Ruanda	África	Assinado	Bilateral
47	Rússia	Europa	Aprovado	Bilateral
48	Senegal	África	Assinado	Bilateral
49	Seychelles	África	Assinado	Bilateral
50	Singapura	Ásia	Assinado	Bilateral
51	Suíça	Europa	Assinado	Bilateral
52	Tanzania	África	Rubricado	Bilateral
53	Togo	África	Rubricado	Bilateral
54	Turquia	Europa	Rubricado	Bilateral
55	União Europeia	Europa	Assinado	Multilateral
56	Zimbabué	África	Rubricado	Bilateral

