



**RELATÓRIO DE
ATIVIDADES
E CONTAS
2021**

FICHA TÉCNICA

Título

Relatório de Atividades e Contas - 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 Tabelas.....	6
Lista de Siglas, Abreviaturas e Acrónimos.....	7
ÓRGÃOS DA AAC	8
MENSAGEM DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA AAC	9
1. CARACTERIZAÇÃO INSTITUCIONAL.....	11
2. CONJUNTURA ECONÓMICA E SECTORIAL	16
3. ATIVIDADE DESENVOLVIDA EM 2021.....	24
3.1. Atividade Jurídica	24
3.2. Atividade Internacional	26
3.3. Atividades de Licenciamento, Certificação, Aprovação, Autorização e Registo	29
3.4. Atividade de Supervisão	38
3.5. Consumidores – Proteção ao Passageiro	42
4. RECURSOS HUMANOS	44
4.1. Caracterização dos Recursos Humanos.....	44
4.2. Absentismo.....	47
4.3. Formação.....	48
5. DESEMPENHO ECONÓMICO-FINANCEIRO	49
5.1. Desempenho económico.....	49
5.2. Desempenho financeiro	50
5.3. Proposta de Aplicação de Resultados	52
DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS	53
RELATÓRIO DO AUDITOR INDEPENDENTE.....	72
RELATÓRIO DO FISCAL ÚNICO	76

Lista de Figuras

Figura 1 – Estrutura Orgânica da AAC	13
Figura 2 – Evolução de tráfego de passageiros a nível mundial, 1945-2022.....	16
Figura 3 – Diferença regional no ritmo de recuperação (Nº de passageiros, em relação aos níveis de 2019).....	17
Figura 4 – Evolução de movimento de aeronaves em Cabo Verde, 2011-2021.....	21
Figura 5 – Evolução de movimento de passageiros em Cabo Verde, 2011-2021	22
Figura 6 – Evolução de movimento de carga em Cabo Verde, 2011-2021	22
Figura 7 – Evolução de movimento de correio em Cabo Verde, 2011-2021.....	23
Figura 8 – Participação em grupos de trabalho internacionais, 2021	26
Figura 9 – Evolução das ações de supervisão <i>Safety</i> , 2019-2021.....	39
Figura 10 – Evolução das ações de supervisão <i>Security</i> , 2019-2021	40
Figura 11 – Reclamações de passageiros por tipologia do operador, 2019-2021.....	43
Figura 12 - Colaboradores ativos em 2021	44
Figura 13 - Colaboradores por Unidade Orgânica (UO).....	44
Figura 14 – Colaboradores por grupo, 2021	45
Figura 15 – Colaboradores por género, 2021	45
Figura 16 - Trabalhadores por nível académico	46
Figura 17 – Prestadores de serviço por nível académico	47
Figura 18 – Ausências ao trabalho, 2021.....	47
Figura 19 – Tipologia das ações de formação, 2021.....	48
Figura 20 – Composição de rendimentos operacionais, 2021, %.....	49
Figura 21 – Composição de gastos operacionais, 2021, %	49

Lista de Tabelas

Tabela 1 – Indicadores operacionais a nível mundial, 2021 (% versus 2019).....	16
Tabela 2 – Certificação de Aeródromos, 2019-2021	29
Tabela 3 – Certificação de Serviços de Navegação aérea, 2019-2021.....	30
Tabela 4 – Certificações dos operadores aéreos, 2019-2021	30
Tabela 5 – Licenciamento de operadores de transporte aéreo, 2019-2021	31
Tabela 6 – Autorizações de voos, 2019-2021	31
Tabela 7 – Registo Aeronáutico Nacional, 2019-2021	32
Tabela 8 – Certificação das aeronaves, 2019-2021	32
Tabela 9 – Licenciamento da atividade de Assistência em Escala, 2019-2021.....	33
Tabela 10 – Certificação das Organizações de Manutenção nacionais, 2019-2021	33
Tabela 11 – Certificação das Organizações de Manutenção Estrangeiras, 2019-2021	33
Tabela 12 – Atividade de Licenciamento do pessoal aeronáutico, 2019-2021	34
Tabela 13 – Licenças emitidas ao Pessoal Aeronáutico, 2019-2021.....	34
Tabela 14 – Certificados Médicos emitidos, 2019-2021	35
Tabela 15 – Certificação das Organizações de Formação, 2019-2021	36
Tabela 16 – Aprovações dos Programas e Procedimentos de Segurança, 2019-2021	36
Tabela 17 – Atividade de certificação do pessoal Security, 2019-2021.....	37
Tabela 18 – Ações de supervisão <i>Safety</i> , 2019-2021, N.º.....	39
Tabela 19 – Ações de supervisão <i>Security</i> , 2019-2021, N.º.....	40
Tabela 20 – Evolução dos processos de contraordenação, 2019-2021.....	41
Tabela 21 – Reclamações de passageiros, 2019-2021.....	42
Tabela 22 – Trabalhadores por grupo profissional	45
Tabela 23 – Trabalhadores por antiguidade	46
Tabela 24 – Trabalhadores por escalão etário.....	46
Tabela 25 – Presadores de serviço por escalão etário.....	47
Tabela 26 – Performance económica 2021, mESC	50

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
BAGASOO	(Banjul Accord Group Aviation Safety and Oversight Organization): Organização de Supervisão de Segurança de Aviação do Grupo
AFCAC/CAFAC	(African Civil Aviation Commission): Comissão Africana de Aviação Civil
CV-CAR	Regulamento Aeronáutico de Cabo Verde
ESC	Escudo cabo-verdiano
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
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

A AAC fecha o exercício de 2021 alcançando mais uma das metas estabelecidas pela gestão e que advém dos seus Estatutos, que é a apresentação das contas nos termos do “Sistema de Normalização Contabilística e de Relato Financeiro para Cabo Verde”, ou seja, alinhado com os sistemas de apresentação de contas exigidos a empresas e demais organizações, numa perspetiva de “monitoramento contínuo, do conselho de administração, órgãos de fiscalização e controle e demais partes interessadas”. Não foi apresentado um balanço de partida de um ano zero correspondente ao exercício 2020 o que não permite apresentar dados comparativos ao exercício anterior, contudo, no que à comparação e evolução das rubricas diz respeito fica facilitado para o relatório do exercício 2022.

Trata-se de um momento histórico para a instituição, contudo, há que registar a necessidade de se promover melhorias ao sistema de reporte de informação pois, que a par do cumprimento com o SNCRF, há um esforço em duplicado da instituição para a apresentação/submissão de Contas de Gerência nos termos do art. 79º dos Estatutos.

O desempenho alcançado para o exercício aponta para resultados líquidos na ordem de cinquenta e nove milhões de escudos negativos (-59 MCVE), resultados estes, amplamente justificados pela queda das receitas da instituição na ordem de 152 (cento e cinquenta e dois) milhões de escudos, contra 211 (duzentos e onze) milhões de escudos de despesas. O ano de 2021 continuou a ser impactado negativamente em Cabo Verde e nos demais países do globo pela pandemia que obrigou os Estados, na tentativa de proteger seus cidadãos da ação da Covid-19, recorrer a lockdown de pessoas que viria a ditar encerramento de empresas, espaços aéreos a partir de março 2020. Assim, os dados de 2020 registam cerca de 776 (setecentos e setenta e seis) mil passageiros transportados que compara com cerca de 830 (oitocentos e trinta) mil no ano de 2021, crescimento, embora ténue, perspetiva uma retoma mais vigorosa do sector aéreo para o exercício 2022.

Apesar das limitações advenientes da pandemia, em termos regulamentares, a AAC exerceu em 2021, mais de 300 ações de supervisão do setor que compara com as 227 realizadas em 2020; igualmente promoveu mais de 2800 atividades de Licenciamento, Certificação, Autorização e Registos em 2021 que compara com as 2500 efetivadas em 2020. De referir que a AAC, em particular, na preparação para retoma das operações em finais de 2020, promoveu mais de 200 atividades de Licenciamento de Pessoal Aeronáutico que compara com as 167 de 2021. A atividade regulatória, para além de acompanhamento das emendas aos anexos da ICAO, esteve reduzida a acompanhamento das medidas sanitárias destinadas ao setor aéreo, em estreita articulação com as autoridades sanitárias, que redundou em 4 emendas da Instrução Nº 003/AAC/2020.

A AAC representou o Estado de Cabo Verde em 38 eventos de trabalho internacionais sendo 34 em regime não presencial, com destaque para 29 com a ICAO, onde o tema da grande maioria centrava-se nas condições de retoma do setor, pós pandemia.

*Uma palavra de agradecimento aos stakeholders do sistema e em especial, um profundo reconhecimento aos colaboradores da AAC e respetivos familiares que, apesar dos efeitos da pandemia a que todos estiveram expostos, têm feito jus aos valores que ajudam a construir a Agência de Aviação Civil no seu dia-a-dia com **Responsabilidade, Credibilidade, Ética, Rigor, Compromisso, Transparência e Imparcialidade.***

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

1. CARACTERIZAÇÃO INSTITUCIONAL

A Agência de Aviação Civil (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.

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 do Turismo e Transportes (MTT), que tutela a área dos Transportes Aéreos.

Entre as competências da agência destacam-se:

→ Negociar os acordos e tratados sobre aviação civil internacional	→ Certificar as organizações de formação
→ Emitir atos normativos e publicações aeronáuticas indispensáveis ao exercício das suas atribuições	→ Conceder, permitir ou autorizar a exploração de serviços aéreos
→ Certificar a infraestrutura aeroportuária	→ Licenciar os prestadores de serviço de assistência em escala
→ Certificar os serviços de navegação aérea	→ Proteger os direitos e interesses dos consumidores
→ Certificar aeronaves civis atestando aeronaves e produtos aeronáuticos	→ Aprovar Programas e Procedimentos de Segurança e certificar o pessoal com funções em <i>Security</i>
→ Certificar as organizações de manutenção	→ Administrar o Registo Aeronáutico Nacional (RAN)
→ Certificar e emitir as licenças e habilitações dos profissionais da aviação civil	→ Supervisionar e fiscalizar os requisitos de segurança operacional (<i>safety</i>), da segurança contra atos de interferência ilícita (<i>security</i>), os aspetos económico-financeiros e ambientais

Para o período de 2020 a 2024, a Agência estabeleceu a seguinte identidade estratégica, composta pela Missão, Visão e Valores:



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

Principais normas orientadoras da atuação da AAC

Criada pelo Decreto-Lei nº 28/2004 de 12 de julho, a AAC começou a atuar em 12 de agosto de 2004, substituindo o extinto Instituto da Aeronáutica Civil (IAC) como agência reguladora do sector da aviação civil de Cabo Verde.

Atualmente Agência rege-se pelo disposto na Lei nº 14/VIII/2012, de 11 de julho, que aprova o Regime Jurídico das Entidades Reguladoras Independentes nos sectores económico e financeiro (RJERI), com as devidas alterações efetuadas pela Lei nº 103/VIII/2016 de 6 de janeiro, e posteriormente retificada pelo B.O nº 12, 1ª Série de 1 de março de 2016 e pelos seus Estatutos, aprovados pelo Decreto-Lei nº 47/2019 de 28 de outubro.

Essas são, portanto, as principais normas que definem o limite de atuação da AAC, pois regulamentam as suas competências, atribuições e organização.

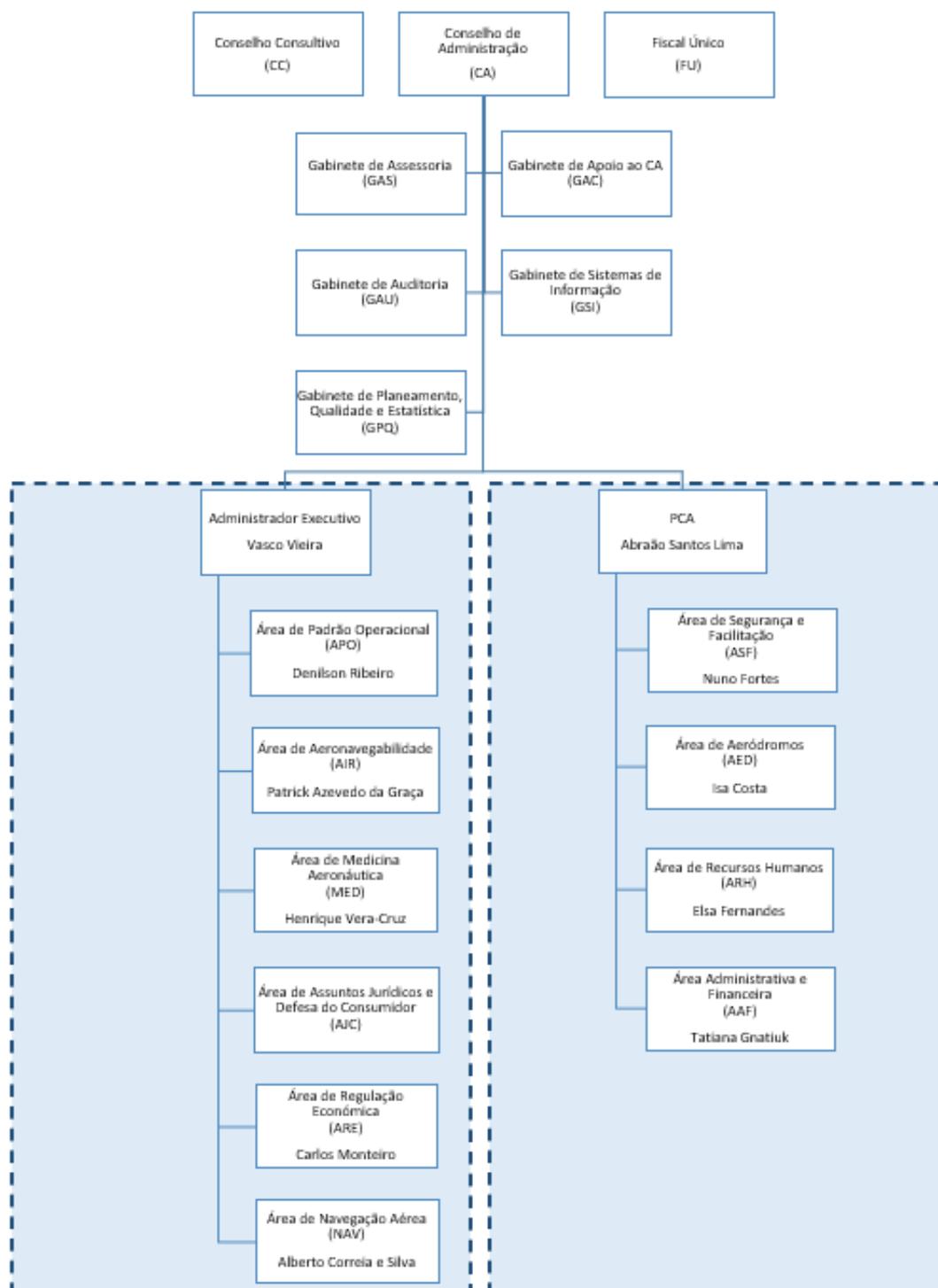
No âmbito interno, a estrutura organizacional da Agência, as responsabilidades e a descrição das funções das Unidades Orgânicas se encontram estabelecidas no Manual de Organização.

Estrutura organizacional da AAC

A estrutura organizacional da AAC é constituída por seguintes órgãos: Conselho de Administração, Conselho Consultivo, Fiscal Único, três gabinetes e onze áreas de coordenação e segue o modelo de responsabilização direta dos titulares dos órgãos de estrutura perante o responsável do pelouro, o qual é um administrador executivo.

A estrutura orgânica da autoridade aeronáutica e a divisão dos pelouros em 31 de dezembro de 2021 se encontra refletida na Figura 1.

Figura 1 – Estrutura Orgânica da AAC



Planeamento Estratégico

Para o período 2020-2024 foram definidos quatro grandes 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 28 (vinte e oito) Objetivos Operacionais para o ano 2021, para as diversas áreas de intervenção da Agência.

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

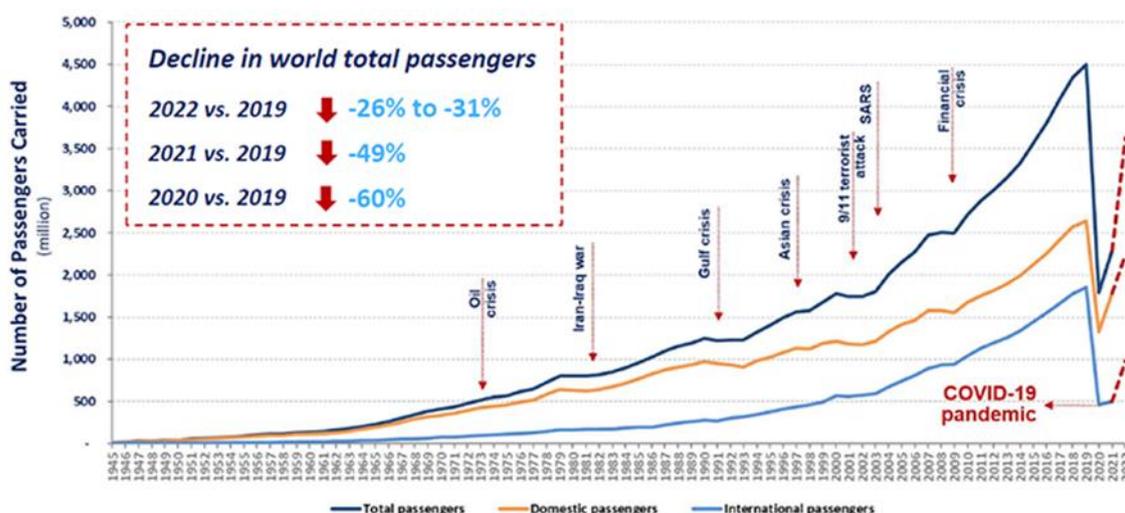
2. CONJUNTURA ECONÓMICA E SETORIAL

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 2).

Figura 2 – 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%.

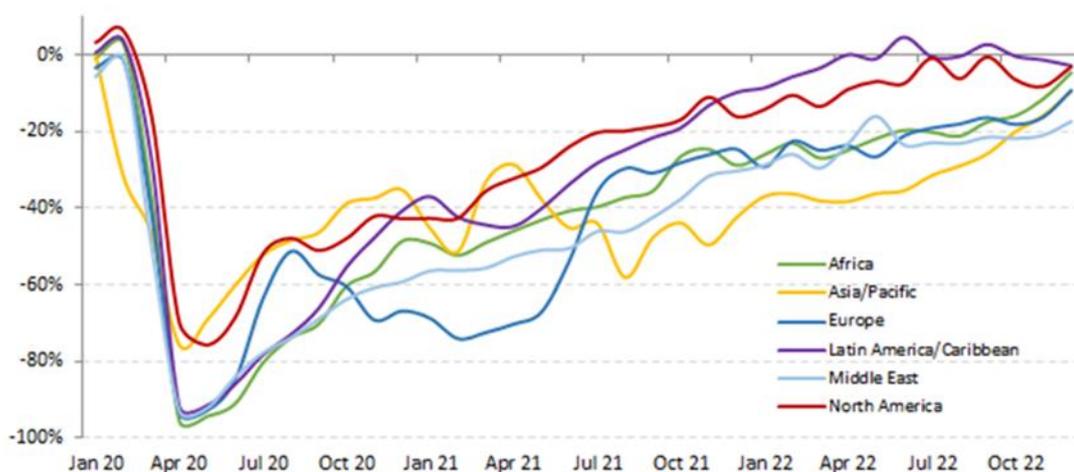
Em 2021 a capacidade de ASK³ disponibilizados pelas companhias aéreas caiu em 48,8% em relação ao 2019, embora aumentou em 20% comparativamente ao 2020, superando o crescimento da procura. A procura, medida em RPK, caiu 58,4% em relação ao 2019. Apesar da queda, esse resultado representou uma melhoria 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 2).

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



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 3): 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 Ômicron. 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 3), 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 %.



As consequências da pandemia da COVID-19, que impactou profundamente o sector da aviação civil de Cabo Verde 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.

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, 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

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

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.

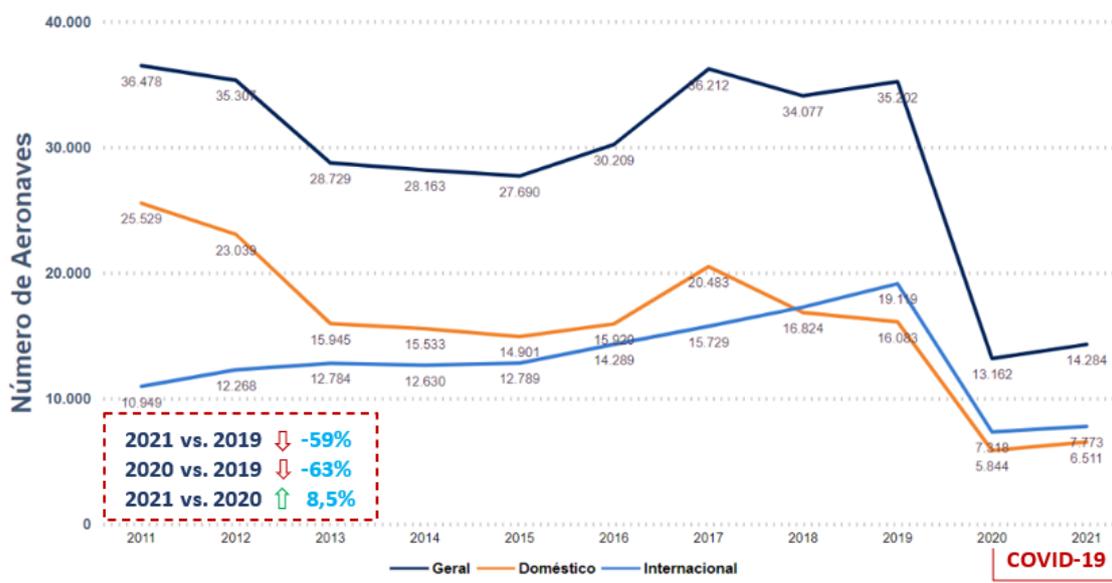
Aprovação do quadro legal que define a Obrigação de Serviço Público de transporte regular doméstico, em complementaridade com a Decreto-lei nº 54/2019 que veio definir o Regime Jurídico de fixação de atualização de tarifas aplicáveis ao transporte regular doméstico, tenciona criar condições para introdução 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

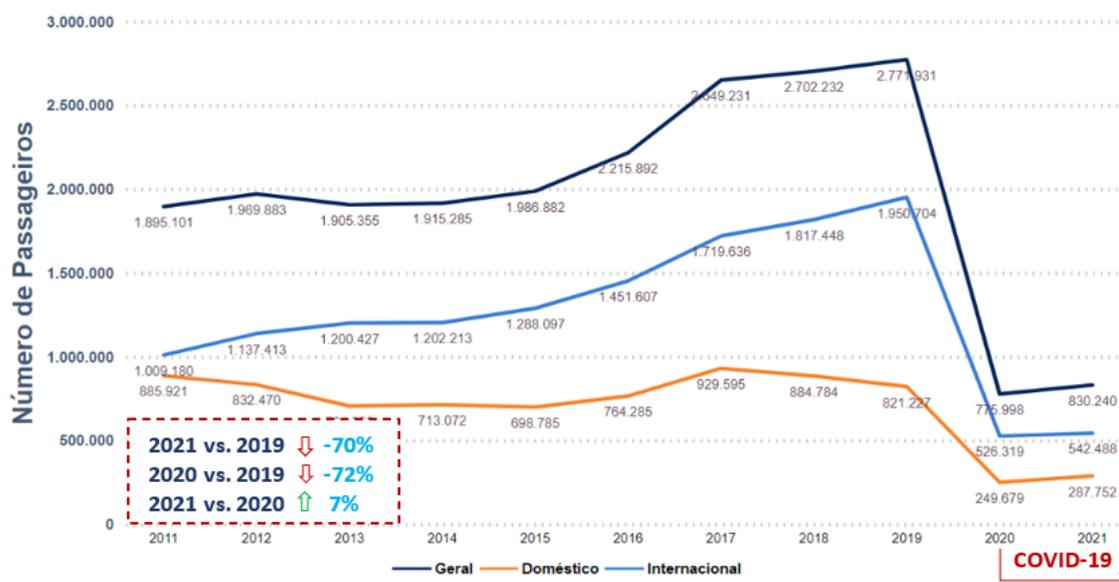
A semelhança do verificado a nível mundial, a pandemia de COVID-19 afetou o setor da aviação civil de Cabo Verde. Desde o ano 2020 em que, na sequência da pandemia, foi registada a queda abrupta inédita do tráfego aéreo global em 63% (62% a nível internacional e 64% a nível nacional), o Governo, a AAC 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 4).

Figura 4 – 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-pandêmicos, apresentando a taxa de recuperação inferior a registada a nível mundial.

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



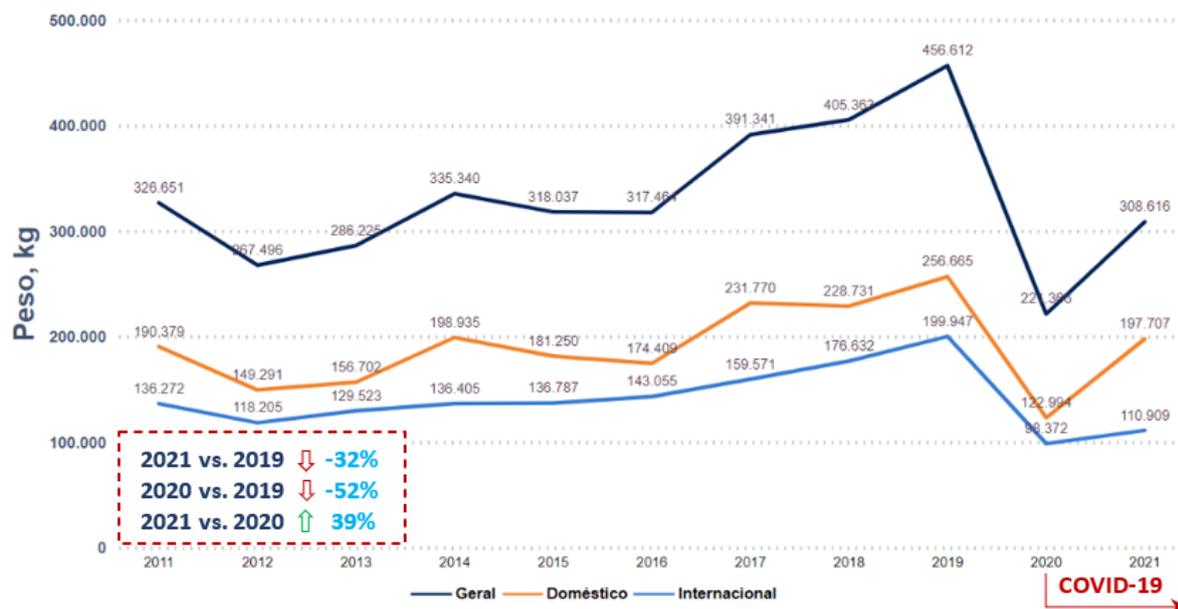
O número de passageiros movimentados que reduziu em 2020 em 72% (73% a nível internacionais e 70% a nível nacional) registou em 2021 uma ligeira recuperação na ordem de 7%, estimulada pelo aumento dos passageiros a nível nacional em 15%, tendo os passageiros a nível internacional aumentado em 3% (Figura 5). Contudo, o número dos passageiros transportados em 2021 atingiu apenas 30% do nível pré pandémico.

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



O tráfego de carga (Figura 6), 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 7 – 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 7).

3. ATIVIDADE DESENVOLVIDA EM 2021

A COVID-19 impactou significativamente o setor da aviação civil em Cabo Verde e afetou diretamente as atividades da AAC, que tiveram que ser adaptadas ao contexto excecional gerado pela pandemia.

Seguidamente apresenta-se a atividade regulatória desenvolvida pela Agência em 2021 em cinco âmbitos distintos de atuação, nomeadamente: atividade jurídica; atividade internacional; atividades de licenciamento, certificação, aprovação, autorização e registo; atividade de supervisão e proteção do passageiro.

3.1. 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 Organização da Aviação Civil Internacional (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.

Ao longo do ano 2021 foram ainda submetidos à consulta pública, nos termos do artigo 22º dos Estatutos da AAC, 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

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 Agência 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 autoridade aeronáutica 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.

3.2. Atividade Internacional

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 maio de 2021 foi assinado um Memorando de Entendimento 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.

Em novembro de 2021 foi revisto o atual Memorando de Cooperação entre AAC e ANAC Angola e preparado um novo Protocolo que visa o reforço da cooperação técnica operacional no sector da aviação civil entre Cabo Verde e Angola. O outro objetivo do 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).

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 assinado 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 8 – 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 seguir é apresentada a relação dos eventos em que AAC participou durante o ano de 2021:

ORGANIZAÇÃO	EVENTO
ICAO	Workshop Regional sobre Implementação de SBAS na Região AFI , Virtual, 4 a 5 de março
	Seminário Regional sobre Auditorias de Segurança da Aviação , Virtual, 8 a 11 de março
	Workshop sobre Garantia de Qualidade para IFP (QAW_4A) , Virtual, 29 de março a 2 de abril
	Workshop sobre implementação da cooperação civil – militar , Virtual, 27 a 29 de abril
	Seminário Regional sobre a implementação do Formato Global de Reporte para condição de superfície de pista (GRF) , Virtual, 4 a 6 de maio
	Reuniões do Grupo de trabalho para a implementação “corredor de saúde pública” - CART , Virtual, diversas
	Workshop sobre implantação do Sistema de Gestão da Qualidade para serviços meteorológicos de aviação , Virtual, 19 a 21 de maio
	Workshop sobre PBN Air Space Design , Virtual, 31 de maio a 4 de junho
	Workshop de Revisão do Plano de Contingência ATM da AFI , Virtual, 2 a 4 de junho
	Workshop da AFI sobre o aprimoramento dos NOTAMs e a implementação do novo formato SNOWTAM , Virtual, 22 a 24 de junho
	6ª Reunião do Comitê Diretor do Grupo Regional de Segurança da Aviação para África-Índia Ocean RASC/6 , Virtual, 12 de julho
	Reunião Especial do Grupo SAT , Virtual, 14 de julho
	Extraordinário AFI Aviation Week , Virtual, 15 a 16 de Julho, com os eventos:
	- 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
	Seminário sobre uso de previsões Gridded WAFS , Virtual, 16 a 17 de julho
	4ª Reunião do Subgrupo de Operações do Espaço Aéreo e Aeródromo da APIRG (AAO/SG4) , Virtual, 16 a 18 de agosto
	Seminário Regional sobre a implementação do Global Reporting Format for runway surface condition (GRF) , Virtual, 14 - 16 de setembro
	Seminário sobre Rastreamento de Socorro Auxiliado por Satélite , Virtual, 15 a 16 de setembro
6ª Reunião do Comitê de Coordenação de Projetos de Planejamento e Implementação do Oceano Índico África - Índia (APCC/6) , Virtual, 11 de outubro	
7ª Reunião do Comitê Diretor do Grupo Regional de Segurança da Aviação para o Oceano África-Índico (RASC/7) , Virtual, 12 de outubro	
4ª Reunião da Task Force de Coordenação APIRG/RASG-AFI (ARC-TF/4) , Virtual, 25 de outubro	
7ª Reunião do Grupo Regional de Segurança da Aviação para a Região AFI (RASG-AFI/7) , Virtual, 1 a 8 de novembro	
24th Meeting of the Africa-Indian Ocean Planning and Implementation Regional Group (APIRG/24) e 24ª Encontro do Grupo Regional de Planejamento e Implementação do Oceano Índico África (APIRG/24) , Virtual, 1 a 8 de novembro	
Workshop sobre AFI exercício regional de cinzas vulcânicas , Virtual, 30 de novembro	
Workshop Regional de Operacionalização do Banco de Dados de Deficiências de Navegação Aérea da AFI (AANDD) , Virtual, 23 a 24 de novembro	
Symposium on Assistance to Aircraft Accident Victims and their Families (AAAVF2021) , Gran Canaria (Las Palmas), 01 a 03 de dezembro	
Air Services Negotiation Event (ICAN 2021) , Bogotá (Colômbia), 06 a 10 de dezembro	
Workshop sobre Voos Controlados em Terreno (CFIT) , Virtual, 15 a 16 de dezembro	

ORGANIZAÇÃO	EVENTO
ICAO/ESAF/ WACAF/CAFAC	Webinar Regional YOSC, O Ano da Reunião da Cultura de Segurança, Virtual, 13 de abril
AFCAC	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 32ª Sessão Plenária Extraordinária, videoconferência, 5 de outubro Reuniões da Task Force de revisão da Service Code, New Staff Rules e da Estrutura Organizacional da AFCAC, Virtual, várias, outubro - novembro 33ª Sessão Plenária, Kigali (Ruanda), 1 a 3 de dezembro
BAGASSO	5ª Reunião do Comité Técnico Regulatório: Praia (Cabo Verde), 2 a 6 de agosto 22º Board of Directors Meeting, Virtual, 16 de dezembro Reuniões do Grupo de trabalho regional para a implementação “corredor de saúde pública”, Virtual, várias
ECOWAS	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

ACOMPANHAMENTO DE AUDITORIAS E DE INSPEÇÕES DE ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS

A AAC, enquanto autoridade aeronáutica, acompanhou auditoria realizada entre os dias 06 e 08 de julho de 2021 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 o AIDP-NM atingiu um nível de excelência relativamente à implementação efetiva dos requisitos de segurança, e manteve a qualificação enquanto LPD.

3.3. Atividades de Licenciamento, Certificação, Aprovação, Autorização e Registo

Licenciamento, Certificação, Aprovação, Autorização 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 resultados da referida atividade desenvolvida pela Agência em 2021, bem como a comparação com anos anteriores.



Certificação de Aeródromos

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.

A obtenção pelo operador do aeródromo do certificado da AAC significa que (i) a infraestrutura do aeródromo é compatível com operação das aeronaves e que (ii) operador de aeródromo tem capacidade de cumprir os regulamentos técnicos relativos à segurança operacional, comprovada por Manual de Operações de Aeródromo (MOA), aprovado pela Agência.

A tabela abaixo apresenta a atividade de certificação de aeródromos dos últimos 3 anos.

Tabela 2 – Certificação de Aeródromos, 2019-2021

	2019	2020	2021
Emissão do certificado de aeródromo	-	-	-
Renovação do certificado de aeródromo	3	3	2
Prorrogação do certificado de aeródromo	-	3	-
Aeródromos certificados, Nº	4	4	4

O item “*Prorrogação de certificados*” contabiliza no ano 2020 as prorrogações da validade dos certificados de três aeródromos por um período de seis (6) meses, concedidas no contexto de pandemia COVID-19. Findo o prazo de prorrogação, os certificados de aeródromos foram renovados no próprio ano.

Durante o ano 2021 a Agência renovou dois (2) certificados de aeródromos, nomeadamente: do Aeroporto Internacional da Praia - Nelson Mandela (AIDP-NM) e do Aeroporto Internacional Aristides Pereira (AIAP).

Todos os quatro aeródromos com operações internacionais se encontravam certificados no período analisado.

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 tabela abaixo apresenta a atividade de certificação dos Serviços de Navegação Aérea dos últimos 3 anos.

Tabela 3 – Certificação de Serviços de Navegação aérea, 2019-2021

	2019	2020	2021
Emissão de certificados	2	-	-
Renovação de certificados	-	-	-
Serviços Navegação Aérea certificados, Nº	2	2	2

Desde o ano 2019 se encontram certificados, por um período de cinco anos, dois Serviços de Navegação Aérea, nomeadamente: Serviço de Tráfego Aéreo (ATS) e Serviço da Telecomunicação Aeronáutica (CNS).

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), que continuarão no ano 2022.

Certificação, Licenciamento e Autorização 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 dos anos em análise os dois operadores aéreos nacionais, TACV e TICV detinham o Certificado de Operador Aéreo (AOC) válido, que tinha sido renovado anualmente.

Tabela 4 – Certificações dos operadores aéreos, 2019-2021

	2019	2020	2021
Emissão do AOC	-	-	-
Suspensão do AOC	-	-	1
Renovação do AOC	2	2	2
Operadores Aéreos Nacionais certificados, Nº	2	2	2

Observa-se que em 2021, perante a falta de conformidade com os requisitos regulamentares, o Certificado de Operador Aéreo (AOC) da TACV foi suspenso⁶ pela AAC no período de 28 de junho a 13 de dezembro.

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.

No período de 2019 a 2021 se encontravam licenciadas pela AAC para realização das operações aéreas em Cabo Verde dois operadores aéreos nacionais, TACV e TICV, sendo, no período em análise, anualmente efetuada a avaliação e renovação das suas Licenças de Exploração.

⁶ Suspensão através da Determinação nº 01/AAC/21, retoma pela Determinação nº 02/AAC/21

Tabela 5 – Licenciamento de operadores de transporte aéreo, 2019-2021

	2019	2020	2021
Concessão de Licença de Exploração	-	-	-
Renovação de Licença de Exploração	2	2	2
Autorizações de exploração dos serviços internacionais de transporte aéreo	29	14	20

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

No caso das autorizações de exploração dos serviços internacionais de transporte aéreo destaca-se (Tabela 5) um aumento das autorizações concedidas em 2021 em 40% em comparação com o ano 2020, atingindo o número 70% do nível pré-pandémico, o que aponta para início da recuperação da operação aérea internacional.

Observa-se que a operadora aérea nacional TACV, é autorizada a operar nas rotas internacionais no âmbito da sua licença de exploração e não se encontra incluída nas estatísticas de autorizações de exploração dos serviços internacionais.

Tabela 6 – Autorizações de voos, 2019-2021

	2019	2020	2021
Autorizações de voos comerciais regulares/não regulares	56	61	66
Autorizações de sobrevoos e de escalas técnicas	2 489	2 094	2 452
Autorizações de drones	8	10	64

As autorizações de voos comerciais emitidas representam a totalidade dos programas de exploração de serviços aéreos (regulares e não regulares) submetidos à aprovação da AAC. O número das autorizações de voo aumentou em 8% em 2021, superando o nível do ano 2019 em 17%.

Relativamente às autorizações de sobrevoos e de escalas técnicas em território nacional, verificou-se um aumento destas autorizações em 2021 em cerca de 17% em relação ao ano 2020, atingindo valores muito semelhantes aos verificados no período pré-pandémico, em 2019.

As autorizações de *drones* verificam o expressivo aumento em 2021, acompanhando a evolução o processo de regulamentação da utilização de sistemas de aeronaves civis não tripuladas em território nacional.

Aeronaves

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

A tabela abaixo apresenta a atividade do Registo Aeronáutico Nacional dos últimos 3 anos.

Tabela 7 – Registo Aeronáutico Nacional, 2019-2021

	2019	2020	2021
Registo da matrícula	2	-	1
Abate do registo da aeronave	-	-	6
Aeronaves matriculadas no RAN, Nº	7	7	2

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.

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

É da competência da AAC a certificação de aeronaves, que compreende a avaliação e aprovação de dados de um projeto da aeronave, à luz das normas de aeronavegabilidade e ambientais estabelecidas e garante o cumprimento dos requisitos de segurança nacional impostos às aeronaves civis.

A tabela a seguir apresenta a atividade de certificação das aeronaves realizada entre 2019 e 2021.

Tabela 8 – Certificação das aeronaves, 2019-2021

	2019	2020	2021
Emissão Certificados da Navegabilidade (CN)	2	0	3
Renovação Certificados da Navegabilidade (CN)	4	3	2
Emissão de Licenças de Estação de Rádio (LER)	2	0	1
Renovação de Licenças de Estação de Rádio (LER)	0	2	4
Emissão de Certificados de Ruído (CR)	2	0	1

No ano 2021 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).

No decurso do ano 2021 decorreram dois processos de certificação das aeronaves, sendo concluído um, o da aeronave ATR72-212A cuja matrícula D4-BFB foi registada no RAN e nos OpsSpecs da TICV.

Licenciamento de atividade de Assistência em Escala

No que diz respeito aos operadores de assistência em escala, a atividade de regulação da AAC contempla a concessão, alteração, renovação ou cancelamento de licenças de acesso à atividade, na sequência dos requerimentos apresentados pelos operadores.

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.

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.

Tabela 9 – Licenciamento da atividade de Assistência em Escala, 2019-2021

	2019	2020	2021
Concessão de Licença	-	-	1
Renovação de Licença	-	-	8
Operadores licenciados, Nº	8	8	9

Em 2021, foi concedida uma Licença de Atividade de Assistência em Escala para o período de um ano, aumentando assim o número dos operadores licenciados para prestação de serviços de Assistência em Escala para nove. Foram renovadas por mais cinco anos oito licenças de operadores de assistência em escala, cuja prazo expirava em finais de 2021.

Certificação das Organizações de Manutenção

A manutenção de aeronaves e de seus componentes é uma atividade que pode ser exercida apenas por empresas devidamente certificadas para tal pela AAC.

O Certificado de Organização de Manutenção e as respectivas Especificações de Operações definem quais modelos de aeronave podem ser atendidos e que tipo de serviços a Organização de Manutenção aprovada (OMA) pode executar. Estando as atividades executadas por organizações de manutenção aeronáutica diretamente ligadas com segurança operacional, o processo de certificação é empreendido de forma semelhante entre as autoridades aeronáuticas a nível mundial, o que facilita o acesso os serviços de manutenção certificados no exterior.

A atividade de certificação das organizações de manutenção aeronáutica nacionais e estrangeiras no período de 2019 e 2021 se encontra resumida nas Tabelas 10 e 11.

Tabela 10 – Certificação das Organizações de Manutenção nacionais, 2019-2021

	2019	2020	2021
Emissão de certificados	-	-	-
Renovação de certificados	1	2	1
OMA's Nacionais Certificadas, Nº	2	2	2

Em 2021 se encontravam certificadas pela AAC duas organizações de manutenção nacionais, TACV e TICV, sendo que no decorrer do ano foi renovado o certificado da OMA Nacional TACV.

Tabela 11 – Certificação das Organizações de Manutenção Estrangeiras, 2019-2021

	2019	2020	2021
Emissão de certificados	5	-	1
Renovação de certificados	1	-	2
OMA's Estrangeiras Certificadas, Nº	13	3	3

Em 2021 no âmbito da preparação da retoma das operações da TACV foi certificada uma OMA estrangeira e renovados certificados de duas, encontrando-se certificados a 31 de dezembro três OMA's estrangeiras.

Observa-se que o ano 2019 apresentou melhores resultados do último triênio quanto à certificação de novas organizações de manutenção estrangeiras devido a certificação em 2018-2019 de três aeronaves e a expansão das operações internacionais da TACV, o que originou a necessidade de certificação de várias OMA's estrangeiras para manutenção de linha e de base.

Em 2020 não ocorreram solicitações de renovação dos certificados de OMA's estrangeiras, entretanto expirados, devido a suspensão das operações da TACV a partir do mês de março.

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. Os candidatos às licenças e qualificações nestas categorias devem se submeter aos exames de saúde e de conhecimentos teórico e prático, além de possuir a experiência compatível com a função que desejam exercer. O conhecimento teórico para obtenção de uma licença é demonstrado por meio da aprovação em prova aplicada pela AAC.

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 respectivas validades, condições especiais de operação e as atribuições e restrições relativas ao exercício das prerrogativas da licença.

A tabela abaixo apresenta a atividade de licenciamento do Pessoal Aeronáutico nos últimos 3 anos.

Tabela 12 – Atividade de Licenciamento do pessoal aeronáutico, 2019-2021

	2019	2020	2021
Emissão de licença	7	19	10
Validação de licença	1	7	4
Conversão de licença	60	31	10
Revalidação de licença	47	29	43
Renovação de licença	5	1	2
Emissao de qualificação	256	131	98
Total:	376	218	167

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, menos 23% de que no ano anterior, atingindo 45% dos processos do ano 2019.

As licenças emitidas por categoria do pessoal aeronáutico se encontram apresentadas seguidamente.

Tabela 13 – Licenças emitidas ao Pessoal Aeronáutico, 2019-2021

Licenças Emitidas	2019	2020	2021
Pilotos	3	2	-
Técnicos de manutenção de aeronaves	1	-	-
Instrutores	2	13	6
Verificadores	-	1	-
Examinadores	1	3	4
Total:	7	19	10

O número dos pedidos relacionados com licenciamento do pessoal aeronáutico diminuiu significativamente em 2021, atingindo 53% dos pedidos registados em 2020 o que 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.

Em 31 de dezembro de 2021 encontravam-se ativas 358 licenças do Pessoal Aeronáutico, sendo:

- 164 – Tripulantes de Cabina
- 81 – Pilotos
- 53 – Controladores de Tráfego Aéreo
- 48 – Técnicos de Manutenção de Aeronaves
- 12 – Oficiais de operações de voo

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

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.

Os Certificados Médicos emitidas por categoria do pessoal aeronáutico no período 2019-2022 se encontram apresentados seguidamente.

Tabela 14 – Certificados Médicos emitidos, 2019-2021

	2019	2020	2021
Certificados Médicos Classe 1 - Pilotos comerciais	101	39	54
Certificados Médicos Classe 2 - Pessoal Navegante de Cabina e Pilotos Privados	63	19	12
Certificados Médicos Classe 3 - Controladores de Tráfego Aéreo	16	35	21
Total:	180	93	87

As solicitações de certificados médicos reduziram em 6% em 2021 em comparação com o ano 2020, atingindo apenas 48% dos pedidos registados em 2019. Observa-se que a emissão dos certificados médicos é interligada a atividade de licenciamento do pessoal aeronáutico e, assim sendo, apresenta a mesma tendência de evolução.

Certificação das Organizações de Formação

Organizações de Formação Aprovadas são organizações certificados pela autoridade aeronáutica cabo-verdiana para ministrar as formações ao pessoal aeronáutico com vista a obtenção de licenças ou de qualificações de tripulação de voo, tripulantes de cabina, oficiais de operações de voo, técnicos de manutenção de aeronaves e de controladores de tráfego aéreo em Cabo Verde.

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.

Tabela 15 – Certificação das Organizações de Formação, 2019-2021

	2019	2020	2021
Emissão de Certificados ATO	1	-	2
Renovação de Certificados ATO	-	3	-
ATO's certificados, Nº	3	3	5

Enquanto entidade reguladora, a AAC certificou nos últimos três anos três organizações de formação estrangeiras, com os cursos a serem ministrados fora de Cabo Verde, mas com o reconhecimento pela Agência, tendo concluído no ano 2021 duas certificações das Organizações de Formação Aprovadas (ATO) estrangeiras para ministrar, respetivamente, cursos de Controladores de Tráfego Aéreo (CTA) e de Técnicos de Manutenção de Aeronaves (TMA).

Em 31 de dezembro de 2021 encontravam-se certificadas pela AAC cinco Organizações de Formação estrangeiras.

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

As organizações que atuam no sector de transporte aéreo enfrentam o permanente desafio de garantir a proteção de suas operações contra atos de interferência ilícita que buscam explorar as vulnerabilidades do sistema de aviação civil.

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.

A certificação visa garantir que os profissionais de *Security* possuem as competências necessárias para desempenho das suas funções ao nível definido pela autoridade aeronáutica.

Apresentam-se seguidamente dados das atividades de aprovação e certificação no contexto *Security*, realizadas nos últimos três anos.

Tabela 16 – Aprovações dos Programas e Procedimentos de Segurança, 2019-2021

Tipo do Operador	2019	2020	2021
Operador Aeroportuário	9	1	1
Operadores Aéreos Nacionais	6	6	6
Operadores Aéreos Internacionais	12	0	0
Operador de Assistência em Escala	3	3	3
Operador de Catering	2	1	0
Empresa Segurança Privada	4	0	0
Total:	36	11	10

Em 2021 foram analisados e aprovados no total dez Programas e Procedimentos de Segurança dos Operadores, sendo seis dos Operadores Aéreos Nacionais e três dos Operadores de Assistência em Escala.

Os resultados da atividade de certificação do pessoal *Security* no período 2019-2021 se encontram apresentados na Tabela 17, e incluem os números das certificações e das recertificações efetuadas.

Observa-se que não se encontram contabilizados na Tabela as prorrogações da validade dos certificados de pessoal *Security* por um período de seis (6) meses, concedidas no contexto de pandemia COVID-19. Findo o prazo de prorrogação, a partir do mês de setembro de 2020, iniciaram-se os processos de recertificação, sendo maioria dos mesmos concluída no ano 2021.

Tabela 17 – Atividade de certificação do pessoal *Security*, 2019-2021

Categoria do Pessoal Security	2019	2020	2021
Screeners	88	88	167
Instrutores	1	0	2
Coordenadores de segurança	0	2	4
Inspetores	0	1	3
Total:	89	91	176

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

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.

3.4. Atividade de Supervisão

Para a supervisão do estrito cumprimento por parte dos prestadores de serviços e dos operadores do sector das normas e recomendações da ICAO e dos regulamentos nacionais, encontra-se implementado o sistema de supervisão contínua da segurança do setor aéreo.

A supervisão contínua abrange conjunto de atividades inspetivas (auditorias, inspeções) direcionadas ao acompanhamento do desempenho de prestadores de serviços e dos operadores do sector certificados ou autorizados pela AAC, com objetivo de verificar a manutenção do cumprimento dos requisitos e parâmetros que levaram à atribuição das respetivas licenças e autorizações.

A Agência supervisiona, entre outros, os requisitos de **segurança operacional** (aeródromos, navegação aérea, aeronavegabilidade, padrões operacionais e medicina aeronáutica) e de **segurança contra atos de interferência ilícita** (segurança e facilitação), assim como os aspetos económico-financeiros e ambientais.

O sistema de supervisão desenvolvido se encontra assente na avaliação dos riscos, o que por um lado, permita identificar os aspetos de segurança que carecem de maior atenção, e por outro, numa perspetiva de gestão, permite a racionalizar os recursos que se encontram à disposição, sem, contudo, deixar para o 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.



Supervisão no domínio de Segurança Operacional (*Safety*)

Apresentam-se seguidamente dados das ações inspetivas realizadas nos últimos 3 anos no domínio de segurança operacional (*Safety*).

Tabela 18 – Ações de supervisão *Safety*, 2019-2021, N^o

Ações inspetivas <i>Safety</i>	2019	2020	2021
Aeródromos	19	42	117
Navegação Aérea	45	60	67
Aeronavegabilidade	118	86	49
Padrão Operacional	88	35	44
Medicina Aeronáutica	9	4	27
Total das ações inspetivas:	279	227	304

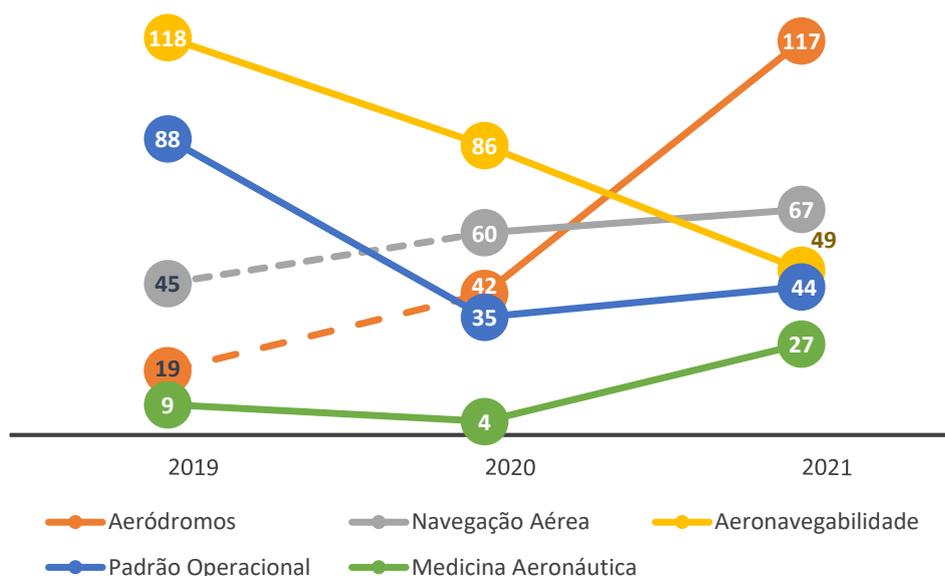
Em 2020 a atividade de supervisão foi diretamente impactada pelo estado de calamidade sanitária, causada pelo COVID-19 e a consequente redução inédita das operações na aviação civil.

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%⁷.

Observa-se que a partir do ano 2020 foi alterado o critério da enumeração das ações de supervisão nos domínios de Aeródromos e de Navegação Aérea, o que justifica aumento no número das ações inspetivas nestes domínios a partir do ano 2020.

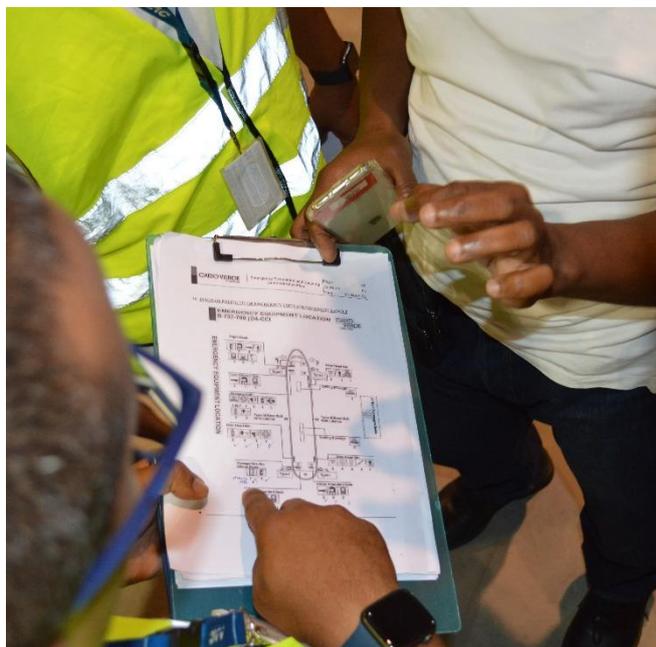
Em 2021, com paulatina retoma da atividade do setor, apesar de influenciada pelo contexto pandémico, as ações de supervisão foram ajustadas em linha com incremento da atividade e do nível do risco, tendo o número das ações de supervisão aumentado em 34% em comparação com o ano 2020.

Figura 9 – Evolução das ações de supervisão *Safety*, 2019-2021



⁷ Sem considerar as ações de supervisão nos domínios de Aeródromos e de Navegação Aérea

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.



As ações de supervisão no domínio de Padrão Operacional, a semelhança da aeronavegabilidade afetadas pela redução das operações no setor, apesar de atingir apenas 50% do nível pré-pandémico, aumentaram em 26% em comparação com o ano 2020.

Aumento expressivo das ações inspetivas no domínio de Medicina Aeronáutica se justifica pela realização, a partir do ano 2021, dos exames para controlo do uso de substâncias psicoativas, no âmbito das ações de supervisão do estado de saúde do pessoal aeronáutico detentor de certificado médico.

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

Apresentam-se seguidamente dados das ações inspetivas realizadas nos últimos 3 anos no domínio de Segurança e Facilitação (*Security*).

Tabela 19 – Ações de supervisão *Security*, 2019-2021, Nº

Supervisão <i>Security</i>	2019	2020	2021
Nº. de ações inspetivas	42	31	43

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.

Figura 10 – Evolução das ações de supervisão *Security*, 2019-2021



Supervisão no domínio de Regulação Económica

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;
- 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.

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.

Tabela 20 – Evolução dos processos de contraordenação, 2019-2021

Contraordenação	2019	2020	2021
Processos Contraordenação instaurados	4	1	1
Processos alvos de impugnação judicial	2	0	0

Durante o ano de 2021 a Agência instaurou um processo de contraordenação, resultante da violação das disposições legais, que resultou na 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.

Em 2021 continuavam por decidir os dois processos de 2019 impugnados judicialmente no início do ano 2020.

3.5. Consumidores – Proteção ao Passageiro

No âmbito das suas atribuições compete a AAC proteger os direitos e interesses dos consumidores designadamente em matéria de preços, tarifas e qualidade dos serviços.



Relativamente às atividades relacionadas com a defesa dos direitos dos passageiros realizadas em 2021, destacam-se as seguintes:

Análise e tratamento das reclamações enviadas por passageiros

Em 2021 foram recebidos pela Agência 269 reclamações, representando um decréscimo de cerca de 45% face ao ano anterior (490 reclamações).

Tabela 21 – Reclamações de passageiros, 2019-2021

Reclamações de passageiros	2019	2020	2021
Passageiros transportados, Nº	2 771 931	775 998	830 240
Reclamações recebidas, Nº	794	490	269
Taxa de Reclamação	0,029%	0,063%	0,032%

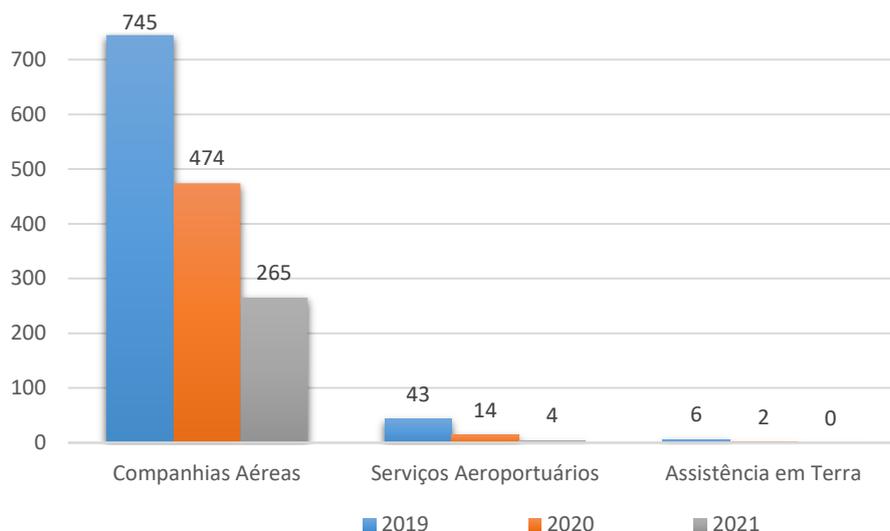
Enquanto a variação dos passageiros transportados em voos comerciais foi positiva na ordem de 7%, as reclamações decresceram 45% de 2020 para 2021.

Face ao total de passageiros transportados em voos comerciais, as reclamações representam 0,063% em 2020 e 0,032% em 2021.

A taxa mais elevada do triénio das reclamações registada em 2020 se justifica pelo elevado número dos cancelamentos dos voos, assim como dos atrasos, no quadro de pandemia COVID-19, o que deu a origem ao elevado número das queixas por estes motivos.

As reclamações recebidas em 2021, tal como nos dois anos anteriores, são, essencialmente, relativas aos serviços prestados pelas companhias aéreas e representam 99% no total com 265 reclamações.

Figura 11 – Reclamações de passageiros por tipologia do operador, 2019-2021



Os motivos de reclamação que mais se destacaram em 2021 estão relacionados com extravio ou deterioração da Bagagem com 87 queixas, Cancelamento de Voo com 84 queixas e Pedido de Reembolso com 71 queixas. Estes três motivos, juntos, representam 69% das reclamações referentes as companhias aéreas.

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 usuários do 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.



4. RECURSOS HUMANOS

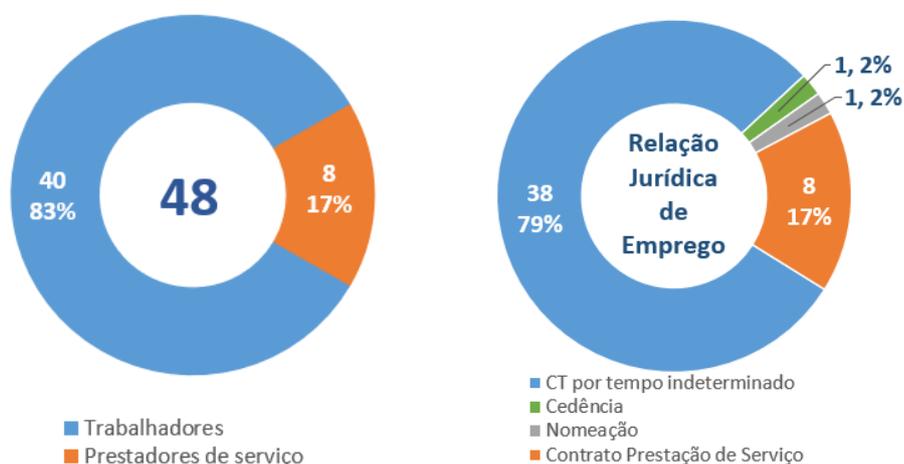
4.1. Caracterização dos Recursos Humanos

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 12 - 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 13 - Colaboradores por Unidade Orgânica (UO)

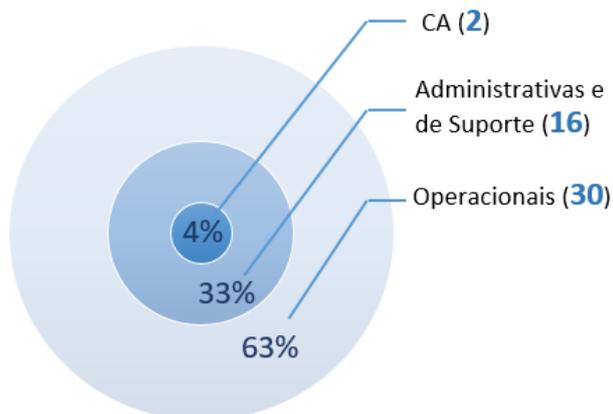


Constituem o grupo predominante os colaboradores afetos às Unidades Orgânicas Operacionais⁸

⁸ Incluem: AIR, NAV, AED, APO, ASF, ARE, MED, AJC

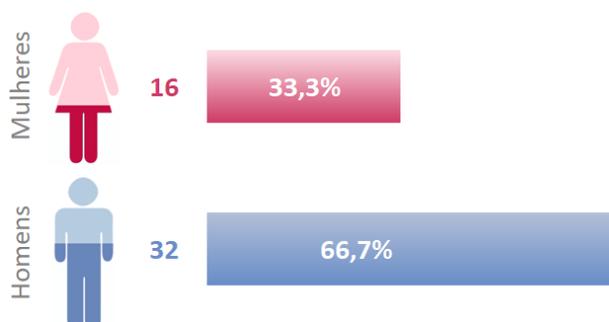
no total de 30 (63%), seguidos pelos 16 colaboradores afetos às áreas Administrativas e de Suporte⁹ (33%). O CA em 2021 era formado por Presidente e um Administrador.

Figura 14 – Colaboradores por grupo, 2021



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

Figura 15 – Colaboradores por gênero, 2021



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) respectivamente.

Tabela 22 – Trabalhadores por grupo profissional

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%

⁹ Incluem: ARH, AAF, GSI, GPQ, GAC

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 23 – Trabalhadores por antiguidade

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%

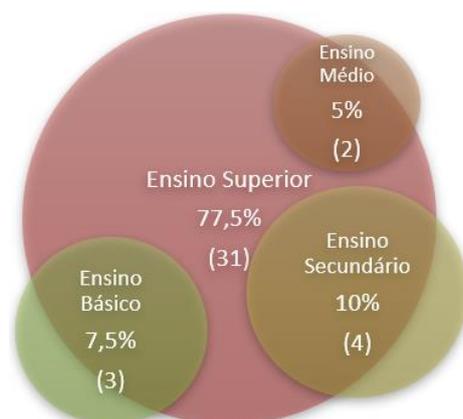
Relativamente a estrutura etária, 67,5% (27) dos trabalhadores ativos encontram-se na faixa etária entre 31 e 50 anos, sendo predominante o escalão da idade entre 31 e 40 anos com 37,5% (15) do total.

Tabela 24 – Trabalhadores por escalão etário

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 16 - Trabalhadores por nível acadêmico



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

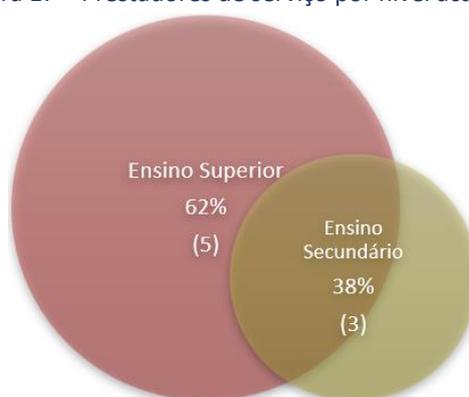
Os colaboradores em regime de prestação de serviço se enquadram, na sua maioria, nas faixas etárias mais elevadas. Assim, 63% dos prestadores de serviço encontram-se na faixa etária entre 41 e 60 anos, sendo predominante o escalão da idade entre 51 e 60 anos com 38%.

Tabela 25 – Prestadores de serviço por escalão etário

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 17 – Prestadores de serviço por nível académico



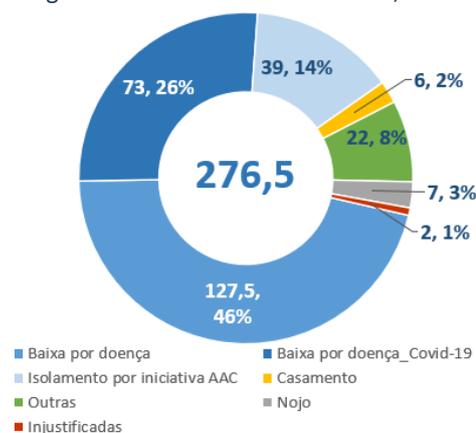
É de referir que a 31 de dezembro um colaborador em regime de prestação de serviço desempenhava a função de Coordenador.

4.2. 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 18 – Ausências ao trabalho, 2021

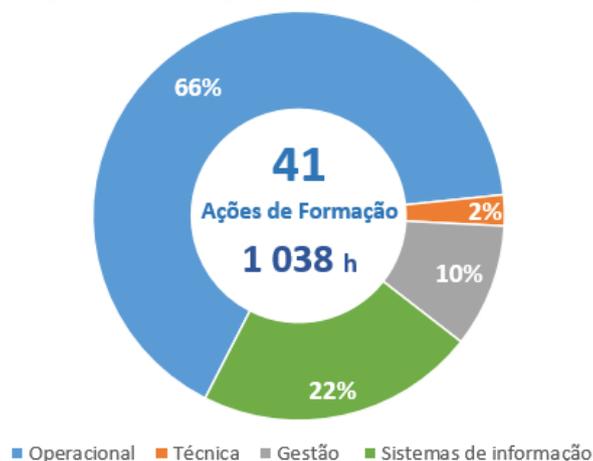


4.3. Formação

Em 2021 as limitações logísticas e financeiras originadas pela pandemia COVID-19 afetaram a realização do Plano de Formação, impondo a redefinição de prioridades e o recurso às soluções digitais.

Em 2021 foram levadas a cabo 41 ações de formação com carga horária total de 1 038 horas, que contaram com 74 participações, tendo abrangido 23 colaboradores.

Figura 19 – Tipologia das ações de formação, 2021



Em média, foram realizadas 14 horas de formação por cada participante. A taxa de participação global em ações de formação é de 48%.

Do total das formações 25 foram financiadas por entidades internacionais ligadas a aviação civil. Em 16 ações e formação ministradas por conta da AAC investiu-se um valor de 817 mil ESC.

Das ações de formação realizadas, que incluem cursos, seminários, workshops e conferências, seis foram na modalidade presencial e 35 na modalidade e-learning. Foi realizada apenas uma formação internacional na modalidade presencial, em Acra (Gana).

As ações de formação foram, essencialmente, de natureza operacional, com 27 ações de formação (66%), seguidas pelas ações de formação em sistemas de informação 9 (22%).

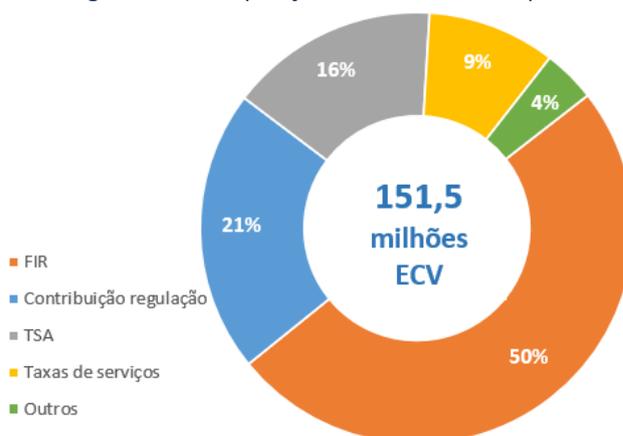
5. DESEMPENHO ECONÓMICO-FINANCEIRO

5.1. Desempenho económico



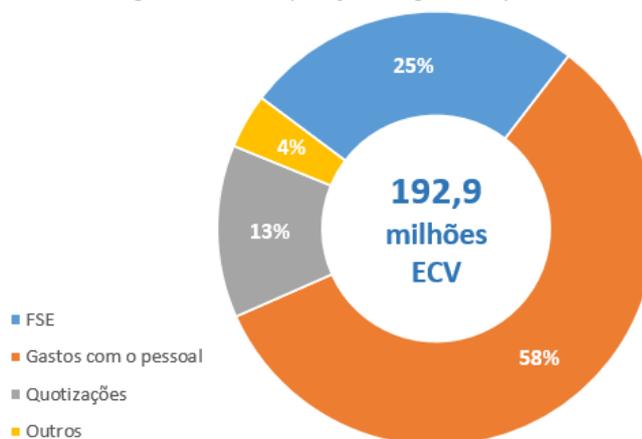
Os rendimentos operacionais da AAC, fortemente impactados pela redução acentuada da atividade do sector na sequência da pandemia do COVID-19, atingiram 151,5 milhões ESC em 2021, e são provenientes, sobretudo, da comparticipação nas receitas da FIR Oceânica do Sal (FIR), das Contribuições de Regulação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

Figura 20 – 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 21 – Composição de gastos operacionais¹⁰, 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%.

¹⁰ Não inclui depreciações e amortizações

Tabela 26 – 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.

5.2. 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.

5.3. Proposta de Aplicação de Resultados

O Resultado Líquido apurado no exercício é **negativo em 58,7 milhões de escudos**, pelo que se propõe que o mesmo seja transferido para Resultados Transitados.

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Exercício de 2021



AAC - AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL
NIF: 357083792

Balanço de 31 de dezembro de 2021
 (Valores expressos em milhares de Escudos - mESC)

RÚBRICAS	Data de referência	
	Notas	31-12-2021 Valores
ATIVO		
Ativo não corrente		
Ativos fixos tangíveis	3	
Terrenos e recursos naturais		2 685
Edifícios e outras construções		7 103
Equipamento básico		2 274
Equipamento de transporte		5 066
Equipamento administrativo		15 966
Ativos intangíveis	4	13 915
Outros ativos financeiros	5	49 577
Total do ativo não corrente		96 587
Ativo corrente		
Cientes	6	26 136
Adiantamentos a fornecedores		278
Outras contas a receber	7	181 985
Diferimentos		1 103
Caixa e depósitos bancários	8	143 630
Total do ativo corrente		353 132
Total do ativo		449 719
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO		
Capital próprio	9	
Resultados transitados		156 685
Resultado líquido do período		(58 726)
Total do capital próprio		97 958
PASSIVO		
Passivo não corrente		
Provisões	10	4 179
Financiamentos Obtidos	11	132 779
Total do passivo não corrente		136 958
Passivo corrente		
Fornecedores	12	15 207
Adiantamentos de clientes		13
Estado e outros entes públicos	13	49 757
Financiamentos obtidos	11	8 607
Outras contas a pagar	14	141 218
Total do passivo corrente		214 802
Total do passivo		351 760
Total do capital próprio e do passivo		449 719

Área Administrativa e Financeira

O Conselho de Administração

AAC - AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL
NIF: 357083792

Demonstração de resultado por natureza do período compreendido entre 1 de Janeiro e 31 de dezembro de 2021
 (Valores expressos em milhares de Escudos - mESC)

RÚBRICAS	Notas	Período
		31-12-2021
		Valores
Vendas e prestação de serviços	15	145 520
Resultado operacional bruto		145 520
Fornecimentos e serviços externos	16	(48 390)
Valor acrescentado bruto		97 130
Gastos com o pessoal	17	(111 867)
Provisões (aumentos/reduções)	10	(4 179)
Outros rendimentos e ganhos	18	5 956
Outros gastos e perdas	19	(28 438)
Resultado antes de depreciações, amortizações, perdas/ganhos de financiamento e impostos		(41 398)
Gastos/Reversões de depreciação e de amortização	3	(11 914)
Resultado operacional (antes de perdas/ganhos de financiamento e impostos)		(53 312)
Juros e ganhos similares obtidos		701
Juros e perdas similares suportados	20	(6 116)
Resultado antes de Impostos		(58 726)
Imposto sobre o rendimento do período		-
Resultado líquido do período		(58 726)

Técnica AAF

Coordenadora da AAF

O Conselho de Administração

AAC - AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL

NIF: 357083792

DEMONSTRAÇÃO DE ALTERAÇÕES NO CAPITAL PRÓPRIO PERÍODO COMPREENDIDO ENTRE 1 DE JANEIRO E 31 DE DEZEMBRO DE 2021

(Valores expressos em milhares de escudos - mESC)

DESCRIÇÃO	Notas	Resultados transitados	Resultado líquido do período	Total do Capital Próprio	
POSIÇÕES NO INÍCIO DO PÉRIODO 2021	1	-	-	-	
ALTERAÇÕES REFERENTES A RENDIMENTOS E GASTOS RECONHECIDOS NO PERÍODO					
Resultado líquido do período		-	(58 726)	(58 726)	
Primeira adopção de novo referencial contabilístico	9	156 685	-	156 685	
RESULTADO EXTENSIVO	2	156 685	(58 726)	97 958	
OPERAÇÕES COM DETENTORES DE CAPITAL NO PERÍODO	3	-	-	-	
OUTRAS OPERAÇÕES	4	-	-	-	
POSIÇÕES NO FIM DO PERÍODO 2021	1+2+3+4	9	156 685	(58 726)	97 958

Técnica AAF

Coordenadora da AAF

O Conselho de Administração

AAC - AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL

NIF: 357083792

Demonstração de fluxos de caixa do período compreendido entre 1 de Janeiro e 31 de dezembro de 2021

(Valores expressos em milhares de escudos - mESC)

RÚBRICAS	PERÍODO	
	2021	
	Notas	Valores
Método Directo		
<u>Fluxos de caixa das actividades operacionais</u>		
Recebimentos de clientes		211 616
Pagamentos a fornecedores		(47 420)
Pagamentos ao pessoal		(99 952)
Caixa gerada pelas operações		64 245
Pagamento/recebimento do imposto sobre o rendimento		-
Outros recebimentos/pagamentos	8	(11 337)
Fluxos de caixa das actividades operacionais (1)		52 908
<u>Fluxos de caixa das actividades de investimento</u>		
Pagamentos respeitantes a:		
<i>Activos fixos tangíveis</i>		(1 186)
<i>Activos intangíveis</i>		(5 560)
Fluxos de caixa das actividades de investimento (2)		(6 747)
<u>Fluxos de caixa das actividades de financiamento</u>		
Recebimentos provenientes de:		
<i>Financiamentos obtidos</i>		-
<i>Outras operações de financiamento</i>		12
Pagamentos respeitantes a:		
<i>Financiamentos obtidos</i>		(423)
Fluxos de caixa das actividades de financiamento (3)		(411)
Varição de caixa e seus equivalentes (1+2+3)		45 750
Caixa e seus equivalentes no início do período		97 880
Caixa e seus equivalentes no fim do período	8	143 630

Técnica AAF

Coordenadora da AAF

O Conselho de Administração

ANEXO AO BALANÇO E À DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2021

(Todos os montantes estão expressos em milhares de Escudos - mESC)

INFORMAÇÃO GERAL

A Agência de Aviação Civil (AAC), criada pelo Decreto-Lei nº 28/2004, de 12 de julho, posteriormente alterado pelo Decreto-Lei n.º 31/2009, de 7 de setembro, é a entidade reguladora do setor da aviação civil nacional. 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.

A finalidade da AAC, definida pelos seus Estatutos, consiste no 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, sem prejuízo das funções adjacentes que lhe sejam confiadas pelos estatutos, designadamente funções de consulta do Governo e da Assembleia Nacional.

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 83º).

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 rege-se pelas normas constantes da Lei n.º 14/VIII/2012, de 11 de julho, alterada pela Lei nº 103/VIII/2016, de 6 de janeiro, e do Decreto-Lei n.º 47/2019, de 28 de outubro (Estatutos), e, supletivamente, pelo regime aplicável às pessoas coletivas públicas, em geral, e aos institutos públicos, em especial, em tudo o que não contrariar a sua natureza.

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 funções reguladoras, com ressalva dos poderes atribuídos ao Governo em matéria de orientações políticas e de gestão previstos na lei. 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).

NOTA 0 – REFERENCIAL CONTABILÍSTICO DE PREPARAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

As demonstrações financeiras foram preparadas de acordo com o Sistema de Normalização Contabilística e de Relato Financeiro (SNCRF), aprovado pelo Decreto-Lei nº 5/2008, de 4 de fevereiro, o qual entrou em vigor em 1 de janeiro de 2009. A fim de facilitar a sua leitura, os valores apresentados no presente Anexo encontram-se expressos em milhares de Escudos (mESC).

Até ao exercício findo em 31 de dezembro de 2020, as demonstrações financeiras da AAC haviam sido preparadas apenas de acordo com o regime de caixa (Contas de Gerência).

As demonstrações financeiras relativas ao ano de 2021, foram preparadas, pela primeira vez, de acordo com o SNCRF.

A preparação das demonstrações financeiras em conformidade com o SNCRF requer o uso de algumas estimativas contabilísticas. Também requer que o órgão de gestão exerça julgamentos no processo de aplicação das políticas contabilísticas.

Estas demonstrações financeiras foram aprovadas pelo Conselho de Administração, para divulgação em 25 de julho de 2022.

NOTA 1 – RESUMO DAS PRINCIPAIS POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS ADOTADAS

As principais políticas contabilísticas e critérios valorimétricos utilizados na preparação destas demonstrações financeiras encontram-se descritos a seguir:

1.1 Ativos fixos tangíveis e depreciações

Os ativos fixos tangíveis encontram-se valorizados ao custo de aquisição, o qual inclui o valor de fatura do fornecedor acrescido de despesas de compra e instalação, líquido das respetivas depreciações acumuladas e, caso houver, de perdas de imparidade (ver Notas 1.3 e 3).

Os gastos subsequentes são incluídos na quantia escriturada do bem ou reconhecidos como ativos separados sempre que melhorem o nível de desempenho originalmente avaliado do ativo existente ou aumentem a sua vida útil, quando for provável que benefícios económicos futuros fluirão para a Entidade e o custo do ativo possa ser mensurado com fiabilidade. Todos os outros dispêndios subsequentes são reconhecidos como um gasto no período em que são incorridos.

As depreciações são calculadas sobre os valores de aquisição ou justo valor, conforme o caso, deduzido da estimativa do valor residual, pelo método das quotas constantes, com imputação duodecimal. As principais taxas utilizadas são as seguintes:

Edifícios e outras construções	16,66%
Equipamento básico	12,5%
Equipamento de transporte	12,5%
Equipamento administrativo	10% a 25%

1.2 Ativos intangíveis e amortizações

Compreendem softwares e licenças. As amortizações são calculadas segundo o método das quotas constantes, em base duodecimal, a partir do mês do início de atividade operacional, ao longo de três a cinco anos (taxas de 33,33% e 20%).

1.3 Imparidade de ativos

Os ativos sujeitos à depreciação e amortização são revistos quanto à imparidade, sempre que os eventos ou alterações nas circunstâncias indicarem que o valor pelo qual se encontram escriturados possa não ser recuperável. Uma perda por imparidade é reconhecida pelo montante do excesso da quantia escriturada do ativo face ao seu valor recuperável. A quantia recuperável é a mais alta de entre o valor realizável de um ativo, menos os gastos para venda, e o seu valor de uso. Para realização de testes de imparidade, os ativos são agrupados ao mais baixo nível no qual se possam identificar separadamente fluxos de caixa (unidades geradoras de fluxos de caixa).

1.4 Contas a receber de Clientes e Outros devedores e imparidade

Os saldos de clientes e devedores são reconhecidos inicialmente pelo seu valor nominal (histórico) ou, caso aplicável, pelo valor descontado, deduzido de qualquer perda de imparidade (ver Notas 6 e 7).

Os riscos efetivos de cobrança associados às contas a receber de clientes e outros devedores, apurados por referência a critérios de gestão e de avaliação comercial, são objeto de ajustamento por imparidade.

1.5 Caixa e Depósitos bancários

A rubrica de “Caixa e Depósitos bancários” inclui caixa, depósitos bancários e outros investimentos de curto prazo de liquidez elevada e com maturidades iniciais até 3 meses.

1.6 Empréstimos obtidos

Os empréstimos obtidos são reconhecidos inicialmente ao seu valor nominal ou justo valor, quando diferente, deduzido dos respetivos custos de transação quando incorridos. Os empréstimos são subsequentemente apresentados ao custo amortizado. Qualquer diferença entre os recebimentos (líquidos de custos de transação) e o valor amortizado é reconhecido na demonstração dos resultados ao longo do período do empréstimo, utilizando o método da taxa efetiva.

Os empréstimos obtidos são classificados no passivo corrente, exceto se a AAC possuir um direito incondicional de diferir a liquidação do passivo por, pelo menos, 12 meses após a data do balanço.

1.7 Provisões para riscos e encargos

São constituídas provisões no balanço sempre que a AAC tem uma obrigação presente (legal ou construtiva) resultante de um acontecimento passado e sempre que é provável que uma diminuição, razoavelmente estimável, de recursos incorporando benefícios económicos venha a ser exigido para liquidar a obrigação.

1.8 Reconhecimento do rédito

Os proveitos associados à prestação de serviços são reconhecidos em resultados com referência à fase de acabamento da transação à data de balanço.

De acordo com os Estatutos, as receitas da AAC consubstanciam-se, essencialmente em:

- a) Taxas devidas pelos serviços prestados, bem como pela venda de estudos ou outras publicações;
- b) 5% das receitas da Região de Informação de Voo Oceânica do Sal (FIR Oceânica do Sal), efetivamente cobradas, com referência ao ano imediatamente anterior;
- c) Contribuições legalmente impostas às entidades reguladas que sejam necessárias para financiar o seu orçamento;

- d) Produto das coimas aplicadas pela AAC no exercício da sua competência sancionatória, até ao limite de 40% (quarenta por cento) do respetivo montante;
- e) Outras taxas e produtos, e equipamentos relacionados com a atividade de regulação.

1.9 Gestão de riscos financeiros

A exposição da AAC a riscos financeiros não é significativa e inclui principalmente risco de liquidez e risco de crédito.

(i) Risco cambial

O risco cambial é reduzido, dado que (a) existe uma paridade fixa do Escudo face ao Euro, moeda em que são, predominantemente, efetuadas as compras ao estrangeiro, (b) as prestações de serviços são realizadas exclusivamente em Escudos e (c) o financiamento obtido é igualmente em Escudos.

(ii) Risco da taxa de juro

O empréstimo vence juros a taxa fixa, pelo que este risco é reduzido dado não se perspetivar que as taxas de juros de mercado venham a baixar. Não existem “*swaps*” de taxas de juro.

(iii) Risco de crédito

Reconhece-se alguma concentração de risco de crédito. O risco de crédito mais significativo relaciona-se com serviços prestados em exercícios anteriores, para as quais foram reconhecidas as imparidades consideradas necessárias.

(iv) Risco de liquidez

A Entidade apresenta fundo de maneo positivo na ordem dos mESC 137 000. Contudo, é expectável uma diminuição significativa das receitas da Região de Informação de Voo Oceânica do Sal (FIR Oceânica do Sal) em 2022, o que poderá elevar o risco de liquidez.

1.10 Especialização de exercícios

Os rendimentos e gastos são registados de acordo com o princípio da especialização de exercícios, ou seja, são reconhecidos à medida que são gerados, independentemente do momento em que são recebidos ou pagos. As diferenças entre os montantes recebidos e pagos e os correspondentes rendimentos e gastos gerados são registadas no balanço nas rubricas de Outras contas a receber e Outras contas a pagar.

1.11 Responsabilidades assumidas para com o pessoal

De acordo com a legislação Cabo-verdiana vigente, os trabalhadores têm anualmente direito a um mês de férias remuneradas, encargo este que representa um direito adquirido pelo serviço prestado no ano civil anterior ao do seu pagamento. Esta responsabilidade encontra-se apresentada em balanço na rubrica de Outras contas a pagar (ver Nota 14).

Os trabalhadores da AAC encontram-se integralmente abrangidos pelo esquema oficial de previdência social, patrocinado pelo Instituto Nacional de Previdência Social, não assumindo a AAC qualquer responsabilidade, presente ou futura, relacionada com o pagamento de pensões ou complementos de reforma.

1.12 Estimativas e julgamentos

As estimativas e julgamentos são continuamente avaliados e baseiam-se na experiência e outros fatores, designadamente em eventos futuros em que se acredita ser expectável virem a ocorrer de acordo com as circunstâncias atuais.

1.13 Imposto sobre lucros

Nos termos da alínea a) do nº 1 do artigo 3º da Lei nº 82/VIII/2015, de 7 de janeiro, que aprova o Código do Imposto sobre o Rendimento das Pessoas Coletivas, a AAC está isenta do pagamento do referido imposto.

NOTA 2 – FLUXOS DE CAIXA

São considerados Caixa e Equivalentes os saldos de Caixa e Depósitos bancários que estejam disponíveis para uso num prazo curto que não exceda os três meses. Adicionalmente, consideram-se também Equivalentes de Caixa as aplicações financeiras que estejam disponíveis para uso num prazo não superior a três meses e em relação às quais a variação de justo valor não seja significativa.

NOTA 3 – ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS

Os movimentos ocorridos durante o exercício de 2021 nesta rubrica decompõem-se como segue (em mESC):

	TERRENOS E RECURSOS NATURAIS	EDIFÍCIOS E OUTRAS CONSTRUÇÕES	EQUIPAMENTO BÁSICO	MATERIAL DE CARGA E TRANSPORTE	EQUIPAMENTO ADMINISTRATIVO	TOTAL GERAL
POSIÇÃO A 1 DE JANEIRO DE 2021						
Valor de aquisição ou reavaliado	2 685	14 573	5 884	16 445	44 039	83 627
Depreciação acumulada	-	(5 284)	(2 989)	(9 819)	(25 480)	(43 572)
Valor escriturado	2 685	9 289	2 896	6 625	18 559	40 055
VARIAÇÕES EM 2021						
Valor líquido inicial	2 685	9 289	2 896	6 625	18 559	40 055
Aquisições	-	-	42	-	1 422	1 464
Depreciação do exercício	-	(2 186)	(664)	(1 559)	(4 015)	(8 424)
Valor líquido	2 685	7 103	2 274	5 066	15 966	33 094
POSIÇÃO A 31 DE DEZEMBRO DE 2021						
Valor de aquisição ou reavaliado	2 685	14 573	5 926	16 445	45 461	85 090
Depreciação acumulada	-	(7 470)	(3 652)	(11 378)	(29 495)	(51 995)
Valor escriturado	2 685	7 103	2 274	5 066	15 966	33 094

As adições do período compreendem, essencialmente, equipamentos administrativos diversos para a Sede.

NOTA 4 – ATIVOS INTANGÍVEIS

Os movimentos ocorridos durante o exercício de 2021 nesta rubrica decompõem-se como segue (em mESC):

	PROGRAMAS DE COMPUTADOR
POSIÇÃO A 1 DE JANEIRO DE 2021	
Valor de aquisição ou reavaliado	21 174
Depreciação acumulada	(11 796)
Valor escriturado	9 377
VARIAÇÕES EM 2021	
Valor líquido inicial	9 377
Aquisições	8 027
Depreciação do exercício	(3 490)
Valor líquido	13 915
POSIÇÃO A 31 DE DEZEMBRO DE 2021	
Valor de aquisição ou reavaliado	29 201
Depreciação acumulada	(15 286)
Valor escriturado	13 915

As adições do período compreendem os valores pagos por conta do desenvolvimento/ customização do módulo de Auditorias e Inspeções do software CASR (Civil Aviation Software), em curso à data do balanço.

NOTA 5 – OUTROS ATIVOS FINANCEIROS

O saldo desta rubrica representa o saldo do depósito à ordem cativo no Banco do Tesouro por falta de pagamento da retenção do IRPS no contrato de assistência técnica prestada pela The Wicks Group, relacionada com a manutenção pela Cabo Verde da Categoria 1 da Autoridade de Aviação Civil Americana (FAA) (Ver Nota 13 i)).

NOTA 6 – CLIENTES

O saldo a receber de clientes compreende:

	<u>mESC</u>
Clientes conta corrente	
Halcyonair, S.A.	8 946
TICV	4 972
Cabo Verde Express	3 151
TACV, S.A	2 436
Outros	379
	<u>19 885</u>
Menos: Perdas por Imparidade acumuladas	<u>(8 946)</u>
	<u>10 939</u>
Clientes por acréscimos de rendimento	<u>15 197</u>
	<u><u>26 136</u></u>

As perdas por imparidade em saldos de clientes destinam-se a fazer face à dívida do Halcyonair, S.A, companhia aérea que encerrou as operações em 2013. O mesmo é considerado adequado em 31 de dezembro de 2021 face aos riscos de cobrança identificados por referência a critérios de gestão e de avaliação comercial.

O saldo de Clientes acréscimos de receitas representa, essencialmente, as contribuições de regulação do quarto trimestre de 2021, faturadas em 2022.

NOTA 7 – OUTRAS CONTAS A RECEBER

		<u>mESC</u>
TACV	(i)	178 008
Caução - Juízo Trabalho Praia	(ii)	3 179
Acréscimos de juros Depósito à Prazo		690
Outros		108
		<u>181 985</u>

(i) TACV

O saldo compreende (i) mESC 180 608 de dívida da operadora TACV apurada até 28 de fevereiro de 2019, a qual deverá ser, nos termos da negociação em curso, transferida para a entidade NewCo, S.A., deduzidos de (ii) mESC 2 600 relativos ao valor da coima paga pela TACV, devolvido pela Direção Geral

do Tesouro na sequência de arquivamento por prescrição do processo contraordenacional nº 005/ATA/08, conforme sentença proferida nos Autos de Impugnação Judicial Nº 13/2008.

(ii) Caução – Juízo Trabalho Praia

O saldo refere-se à caução prestada no âmbito da ação sumária n.º 41/2021, Juízo do Trabalho, interposta por três ex-trabalhadores da AAC, cuja decisão em primeira instância foi desfavorável à AAC (ver Nota 10).

NOTA 8 – CAIXA E DEPÓSITOS BANCÁRIOS

	<u>mESC</u>
Depósitos à ordem	
Tesouro	32 703
Banco Comercial do Atlântico	18 618
Banco Caboverdiano de Negócios	42 558
Banco Africano de Investimentos	59
iib - International Investment Bank	9 251
	<u>103 190</u>
Depósitos à prazo	
iib - International Investment Bank	40 441
	<u>143 630</u>

Os depósitos a prazo detidos no International Investment Bank (iib) foram constituídos em março e abril de 2021, com maturidade de 1 ano, vencendo juros à taxa anual de 2,25%. Estes depósitos compreendem os valores das oito (8) garantias prestadas pelos operadores aéreos na modalidade caução em dinheiro, em conformidade com Decreto-lei nº 19/2004 de 24 de maio, que aprova o Regulamento para autorização de serviços de transporte aéreo internacional não regular (charter) (ver Nota 14).

Os Outros recebimentos/pagamentos da atividade operacional no valor de mESC 11 337, evidenciados na Demonstração de fluxos de caixa relacionam-se, essencialmente, com (a) pagamentos de (i) mESC 14 325 de previdência social, (ii) mESC 10 478 referentes às quotizações do Estado de Cabo Verde à Organização de Supervisão de Segurança de Aviação (BAGASOO), à Comissão Africana de Aviação Civil (CAFAC) e à Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), e (iii) mESC 3 179 referentes à caução prestada no âmbito da ação sumária n.º 41/2021, Juízo do Trabalho (ver Nota 7 (ii)) e (b) recebimentos de (iv) mESC 9 251 referentes às cauções prestadas pelos operadores aéreos internacionais não regulares (charters) e (v) mESC 3 354 relativos as despesas de deslocação dos inspetores da AAC suportadas pelas entidades reguladas.

NOTA 9 – CAPITAL PRÓPRIO

Os movimentos registados em 2021 nesta rubrica encontram-se evidenciados na Demonstração de Alterações no Capital Próprio.

O saldo de Resultados transitados corresponde ao valor necessário para equilibrar o balanço, em resultado da adoção, pela primeira vez em 2021, de um sistema de contabilidade empresarial.

NOTA 10 - PROVISÕES

O saldo diz respeito a provisões constituídas no exercício de 2021 para fazer face à litígios com colaboradores da AAC.

NOTA 11 – FINANCIAMENTOS OBTIDOS

	mESC		
	Corrente	Não corrente	Total
Banco Comercial do Atlântico			
Cartão Visa - Corporate 1	193	-	193
Cartão Visa - Corporate 2	8	-	8
	<u>201</u>	<u>-</u>	<u>201</u>
ASA - Aeroportos e Segurança Aérea, S.A.			
Linha de crédito - mESC 170 000	8 406	132 779	141 185
	<u>8 607</u>	<u>132 779</u>	<u>141 386</u>

Banco Comercial do Atlântico

Corresponde aos pagamentos efetuados das 55 licenças Microsoft da AAC referentes ao período de 19 de dezembro de 2021 à 19 de janeiro de 2022 (Cartão Visa Corporate 1) e da anuidade do cartão (Cartão Visa Corporate 2), por compensar pelo BCA.

ASA – Aeroportos e Segurança Aérea, S.A.

Compreende (i) a parcela remanescente de mESC 130 162-do empréstimo contratado em 2015 pela ASA, por conta da AAC, junto do BAI, no valor de mESC 170 000, destinado a financiar a contratação de serviços de assistência técnica prestada pela The Wicks Group para a manutenção da categoria 1 da aviação civil, no âmbito do programa de adequação e certificação do sistema de aviação civil de Cabo Verde e (ii) mESC 11 023 referentes aos juros corridos de abril de 2020 à 31 de dezembro de 2021, que conforme o acordo de moratória de 2020 entre a ASA e o BAI foram capitalizados em março de 2022.

O empréstimo vence juros à taxa anual de 5%, e vem sendo amortizado em 180 prestações mensais sucessivas de capital e juros de mESC 1 344, as quais são deduzidas pela ASA aos valores devidos à AAC, referentes à comparticipação no FIR, tendo a primeira compensação ocorrida em agosto de 2015.

Em abril de 2020, foi concedida moratória do pagamento de juros por 24 meses.

NOTA 12 – FORNECEDORES

	mESC
TACV, S.A	8 624
NOSI - Núcleo Operacional da Sociedade de Informação	3 262
Doutvisions, LDA	1 040
Microsoft Ireland Operations Limited.	732
JCF Strategy Consulting, Lda	447
INCENEA CV - Tecnologia de Gestão, LDA.	431
Outros	673
	<u>15 207</u>

O saldo a pagar aos TACV relaciona-se com bilhetes de passagem.

O saldo do NOSi compreende, essencialmente, o valor em dívida referente aos serviços de Rede Tecnológica Privativa do Estado (RTPE) correspondente aos anos de 2016 à 2019 que, no âmbito do contrato assinado em outubro de 2019, deveria ser amortizado em 60 prestações mensais sucessivas. A amortização das prestações foi suspensa a partir do mês de março de 2021, na sequência do pedido de

restituição pela AAC do valor de mESC 2 687, correspondente à aquisição de bens e serviços na sequência da suspensão do serviço pelo NOSi desde novembro de 2020.

Não sendo o efeito de desconto material no contexto das demonstrações financeiras da AAC, não se procedeu à atualização da dívida com referência à data do balanço.

NOTA 13 – ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS

		<u>mESC</u>
Retenção na fonte de não residentes	(i)	39 482
Coimas - a entregar ao Estado	(ii)	9 617
IRPS - Imposto sobre Rendimento Pessoas Singulares	(iii)	318
Contribuições para Segurança Social	(iii)	340
		<u>49 757</u>

(i) Retenção na fonte de não residentes

Compreende à retenção na fonte do imposto sobre rendimentos efetuada no âmbito do contrato de assistência técnica prestada pela The Wicks Group para a manutenção de Cabo Verde na Categoria 1 da Autoridade de Aviação Civil Americana (FAA), pendente de liquidação. Para garantia da liquidação do montante foram cativados os valores em conta da AAC no Tesouro (Ver Nota 5).

(ii) Coimas – a entregar ao Estado

Compreende o valor a entregar ao Estado correspondente a a 60% do valor das coimas aplicadas pela AAC no exercício da sua competência sancionatória, conforme definido nos seus Estatutos, dos quais mESC 300 relativos ao exercício de 2021.

(iii) IRPS – Imposto sobre Rendimento Pessoas Singulares e Contribuições para a Previdência Social

Referem-se às contribuições para a previdência social e retenções efetuadas sobre as remunerações do pessoal e trabalhadores independentes em anos anteriores, regularizados e por regularizar em 2022.

NOTA 14 – OUTRAS CONTAS A PAGAR

		<u>mESC</u>
Cauções das companhias aéreas internacionais	(i)	50 505
BAGASOO - Organização de Supervisão de Segurança de Aviação	(ii)	42 660
Estado de Cabo Verde	(iii)	14 495
Acréscimos de gastos	(iv)	12 159
TACV	(v)	9 778
CAFAC- Comissão Africana de Aviação Civil	(vi)	6 959
CASR - Civil Aviation Software, LDA	(vii)	3 087
Depósitos não identificados a regularizar		1 354
Outros		221
		<u>141 218</u>

(i) Cauções das companhias aéreas internacionais

O saldo corresponde ao valor das garantias prestadas pelos operadores aéreos, na modalidade caução em dinheiro, nos exercícios de 2007 a 2021, em conformidade com Decreto-lei nº 19/2004, de 24 de maio, que aprova o Regulamento para autorização de serviços de transporte aéreo internacional não regular

(charter), dos quais mESC 41 254 foram aplicados em depósitos a prazo em março e abril de 2021 (ver Nota 9).

A libertação da caução em dinheiro ocorre mediante a solicitação do operador aéreo e após a averiguação do cumprimento das obrigações assumidas. Em caso de não cumprimento das obrigações assumidas, procede-se a execução da Garantia.

(ii) BAGASOO - Organização de Supervisão de Segurança de Aviação

Representa o valor das contribuições da responsabilidade do Estado de Cabo Verde, entretanto assumidas pela AAC, relativos aos anos de 2018 à 2021 a pagar à BAGASOO, dos quais mESC 12 967 relativos ao exercício de 2021 (ver Nota 19).

(iii) Estado de Cabo Verde

O saldo resulta do Acordo de encontro de contas entre o Estado de Cabo Verde e a AAC, de 31 de maio de 2021, a ser pago em 12 prestações mensais e consecutivas de mESC 1 208, a partir de maio de 2022.

Foram objeto do encontro de contas os montantes de (i) mESC 57 392, referente os valores arrecadados pela AAC por conta do Estado e que se destinavam à Agência de Investigação de Acidentes do Grupo de Acordo de Banjul (BAGAIA) e (ii) mESC 42 897, referente a dívida da TACV assumida pelo Estado de Cabo Verde.

(iv) Acréscimos de gastos

Compreendem, essencialmente, (i) acréscimos de férias, subsídios de férias e respetivos encargos patronais, no montante total de mESC 8 696, (ii) serviços de assessoria na conversão de contas para o SNCRF, no montante de mESC 2 185, e (iii) serviços de auditoria, no montante de mESC 1 058.

(v) TACV

O saldo compreende, essencialmente, o valor da Nota de Crédito referente ao ajuste da Contribuição de Regulação do ano 2020.

(vi) CAFAC- Comissão Africana de Aviação Civil

Representa o valor da contribuição da responsabilidade do Estado de Cabo Verde, entretanto assumidas pela AAC, relativos ao exercício de 2021 (ver Nota 19).

(vii) CASR - Civil Aviation Software, LDA

Compreende o valor em dívida relativo à fatura da configuração e customização do módulo de Auditorias e Inspeções do software CASR (Civil Aviation Software), em curso à data do balanço (ver Nota 4).

NOTA 15 – VENDAS E PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS

As vendas e prestações de serviços decompõem-se como segue:

	<u>mESC</u>
Vendas	82
Prestação serviços	
Participação nas receitas da FIR	75 264
Contribuição do operador aeroportuário e do serviço de navegação aérea	17 662
Contribuição dos operadores Aéreos	8 193
Contribuição dos operadores de handling	6 185
Taxa de Segurança Aeroportuária	23 640
Outras taxas e serviços	14 494
	<u>145 438</u>
	<u>145 520</u>

Conforme estipulado nos estatutos, constitui receitas próprias da AAC, 5% das receitas da Região de Informação de Voo Oceânica do Sal (FIR Oceânica do Sal), efetivamente cobradas, com referência ao ano imediatamente anterior.

As contribuições das entidades reguladas (ASA – operador aeroportuário e do serviço de navegação aérea; TACV e TICV – operadores aéreos e CV Handling, Safeport, Aviation Services Cabo Verde, Lda, Cabo Verde Express – operadores de handling), conforme definido nos estatutos, não podem ultrapassar um montante superior a 0,75% do total das receitas das respetivas entidades.

A taxa de segurança aeroportuária compreende, essencialmente, os valores arrecadados pela Direção de Estrangeiros e Fronteiras (DEF) à chegada de cada passageiro estrangeiro nos voos internacionais e que são depositados numa conta bancária no Tesouro.

As Prestações de serviços incluem o montante de mESC 15 197 relativo ao acréscimo de rendimentos relacionados, essencialmente, com as contribuições de regulação do quarto trimestre de 2021, faturadas em 2022 (ver Nota 6).

NOTA 16 - FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS

		<u>mESC</u>
Trabalhos especializados	(i)	11 972
Rendas e alugueres	(ii)	11 313
Deslocações e estadas	(iii)	7 356
Honorários	(iv)	4 624
Limpeza, higiene e conforto		2 341
Comunicações		1 805
Electricidade		1 776
Conservação e reparação		1 647
Vigilância e Segurança		1 573
Água		974
Consumíveis e materiais de escritório		725
Combustíveis		553
Outros		1 725
		<u>48 384</u>

- (i) Os gastos com trabalhos especializados compreendem, essencialmente, a assistência técnica às áreas operacionais da AAC e serviços de informática, nos montantes de mESC 7 936 e mESC 3 838, respetivamente;

- (ii)** A rubrica de rendas e alugueres compreende, essencialmente, as rendas do edifício da sede da AAC na Achada Grande e das instalações da Delegação da AAC na ilha do Sal, nos montantes de mESC 10 800 e ESC 122, respetivamente;
- (iii)** Os gastos com deslocações e estadas compreendem, essencialmente, despesas com transporte aéreo e estadias em hotéis do pessoal da AAC em missões de serviço.
- (iv)** A rubrica de honorários compreende, essencialmente, os serviços de conversão das contas para o normativo SNCRF, serviços de auditoria e serviços jurídicos, nos montantes de mESC 2 185, mESC 1 058 e mESC 1 385, respetivamente.

NOTAS 17 – GASTOS COM O PESSOAL

	<u>mESC</u>
Ordenados e salários pessoal	80 443
Encargos sobre remunerações	14 315
Remunerações adicionais	
Subsídio de inspeção aeronáutica	4 814
Subsídio de Natal	3 745
Ajudas de custo	3 620
Subsídio de isenção horário	1 215
Outros	2 340
Outras despesas com o pessoal	<u>1 376</u>
	<u>111 867</u>
Número médio de empregados	<u>40</u>

NOTA 18 – OUTROS RENDIMENTOS E GANHOS

	<u>mESC</u>
Rendimentos associados à deslocação internacional dos inspetores da AAC no processo de certificação, suportadas pelas entidades reguladas	3 354
Subarrendamento de espaço para IPIAAM	1 260
Diferenças de câmbio favoráveis	333
Coimas às entidades reguladas	200
Outros não especificados	<u>810</u>
	<u>5 956</u>

Os gastos associados aos rendimentos de deslocação referidos acima, encontram-se registados em Fornecimento e serviços externos (ver Nota 16 (iii)).

NOTA 19 – OUTROS GASTOS E PERDAS

	<u>mESC</u>
Quotizações	24 789
Diferenças de câmbios desfavoráveis	3 352
Outros	<u>297</u>
	<u>28 438</u>

Os gastos com quotizações compreendem às contribuições da responsabilidade do Estado de Cabo Verde, entretanto assumidas pela AAC, relativas ao exercício de 2021 devidas à Organização de Supervisão de Segurança de Aviação (BAGASOO), Comissão Africana de Aviação Civil (CAFAC) e Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), nos montantes de mESC 12 967, mESC 7 088 e mESC 4 734, respetivamente.

NOTA 20 - JUROS E PERDAS SIMILARES SUPORTADOS

O saldo desta rubrica inclui, essencialmente, os juros do empréstimo contratado com a ASA, no montante de mESC 6 112 (ver Nota 11).

RELATÓRIO DO AUDITOR INDEPENDENTE

Relatório do Auditor Independente

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da Agência de Aviação Civil (AAC), que compreendem o balanço em 31 de dezembro de 2021, a demonstração dos resultados por naturezas, a demonstração das alterações no capital próprio e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas anexas às demonstrações financeiras que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, exceto quanto aos possíveis efeitos da matéria referida na secção "Bases para a opinião com reservas", as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da Agência de Aviação Civil em 31 de dezembro de 2021 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas de Contabilidade e Relato Financeiro adotadas em Cabo Verde através do Sistema de Normalização Contabilística e de Relato Financeiro.

Bases para a opinião com reservas

Conforme referido na Nota 0, até ao exercício findo em 31 de dezembro de 2020, as demonstrações financeiras da AAC haviam sido preparadas apenas numa base de caixa (Contas de Gerência), tendo em 2021, pela primeira vez, sido também preparadas de acordo com o SNCRF - Sistema de Normalização Contabilística e de Relato Financeiro, aprovado pelo Decreto-Lei nº5/2008, de 4 de fevereiro. Não foi, entretanto, apresentada a informação comparativa do exercício de 2020 segundo o SNCRF, razão pela qual não a pudemos examinar.

A nossa auditoria foi efetuada de acordo com as Normas Internacionais de Auditoria (ISAs). As nossas responsabilidades nos termos dessas normas estão descritas na secção "Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras".

Estamos convictos de que a prova de auditoria que obtivemos é suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião com reservas.

Somos independentes da AAC de acordo com os requisitos do código de ética do *International Ethics Standards Board for Accountants* (IESBA) e com os requisitos éticos nos termos do código de ética da Ordem Profissional de Auditores e Contabilistas Certificados, relevantes para a auditoria de demonstrações financeiras em Cabo Verde, e cumprimos as restantes responsabilidades éticas previstas nestes requisitos e no código de ética do IESBA.

Tal

PricewaterhouseCoopers Cabo Verde – Sociedade de Auditores Certificados, Lda.
Edifício BAI Center, Piso 2 Dto, Avenida Cidade de Lisboa, C.P. 303 Cidade da Praia, República de Cabo Verde
Tel: +238 261 5934/5, Fax: +238 261 6026, www.pwc.com/cv/pt/
Matriculada na Conservatória dos Registos Comercial e Automóvel da Praia sob o nº 282682902/420191217
NIF: 282 682 902, Capital Social: CVE 1.500.000
Inscrita na lista da OPACC sob o nº 6

PricewaterhouseCoopers Cabo Verde – Sociedade de Auditores Certificados, Lda. pertence à rede de entidades que são membros da PricewaterhouseCoopers International Limited, cada uma das quais é uma entidade legal autónoma e independente.

Outra informação – relatório de gestão

O órgão de gestão é responsável pela preparação do relatório de gestão. A outra informação compreende o relatório de gestão, mas não inclui as demonstrações financeiras e o relatório do auditor sobre as mesmas.

A nossa opinião sobre as demonstrações financeiras não cobre a informação constante do relatório de gestão e não expressamos qualquer garantia de fiabilidade sobre essa outra informação.

No âmbito da auditoria sobre as demonstrações financeiras, a nossa responsabilidade é fazer uma leitura do relatório de gestão e, em consequência, considerar se a informação constante do relatório de gestão é materialmente inconsistente com as demonstrações financeiras ou com o conhecimento que obtivemos durante a auditoria, ou se de qualquer outra forma aparenta estar materialmente distorcida. Se, com base no trabalho efetuado, concluirmos que existe uma distorção material nesta outra informação, exige-se que relatemos sobre esse facto. Não temos nada a relatar a este respeito.

Responsabilidades do órgão de gestão e dos encarregados da governação pelas demonstrações financeiras

O órgão de gestão é responsável pela preparação e apresentação apropriadas das demonstrações financeiras de acordo com as Normas de Contabilidade e Relato Financeiro adotadas em Cabo Verde através do Sistema de Normalização Contabilística e de Relato Financeiro, e pelo controlo interno que determine ser necessário para permitir a preparação de demonstrações financeiras isentas de distorções materiais devido a fraude ou a erro.

Quando prepara demonstrações financeiras, o órgão de gestão é responsável por avaliar a capacidade da AAC de se manter em continuidade, divulgando, quando aplicável, as matérias relativas à continuidade e usando o pressuposto da continuidade a menos que o órgão de gestão tenha a intenção de liquidar a AAC ou cessar as operações, ou não tenha alternativa realista senão fazê-lo.

Os encarregados da governação são responsáveis pela supervisão do processo de relato financeiro da AAC.

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

A nossa responsabilidade consiste em obter segurança razoável sobre se as demonstrações financeiras como um todo estão isentas de distorções materiais devido a fraude ou a erro, e emitir um relatório onde conste a nossa opinião. Segurança razoável é um nível elevado de segurança mas não é uma garantia de que uma auditoria executada de acordo com as ISAs detetará sempre uma distorção material quando exista. As distorções podem ter origem em fraude ou erro e são consideradas materiais se, isoladas ou conjuntamente, se possa razoavelmente esperar que influenciem decisões económicas dos utilizadores tomadas com base nessas demonstrações financeiras.

Como parte de uma auditoria de acordo com as ISAs, fazemos julgamentos profissionais e mantemos ceticismo profissional durante a auditoria e também:

- a) identificamos e avaliamos os riscos de distorção material das demonstrações financeiras, devido a fraude ou a erro, concebemos e executamos procedimentos de auditoria que respondam a esses riscos, e obtemos prova de auditoria que seja suficiente e apropriada para proporcionar uma base para a nossa opinião. O risco de não detetar uma distorção material devido a fraude é maior do que o risco de não detetar uma distorção material devido a erro, dado que a fraude pode envolver conluio, falsificação, omissões intencionais, falsas declarações ou sobreposição ao controlo interno;
- b) obtemos uma compreensão do controlo interno relevante para a auditoria com o objetivo de conceber procedimentos de auditoria que sejam apropriados nas circunstâncias, mas não para expressar uma opinião sobre a eficácia do controlo interno da AAC;
- c) avaliamos a adequação das políticas contabilísticas usadas e a razoabilidade das estimativas contabilísticas e respetivas divulgações feitas pelo órgão de gestão;
- d) concluimos sobre o uso apropriado, pelo órgão de gestão, do pressuposto da continuidade e, com base na prova de auditoria obtida, se existe qualquer incerteza material relacionada com acontecimentos ou condições que possam suscitar dúvidas significativas sobre a capacidade da AAC para dar continuidade às suas atividades. Se concluirmos que existe uma incerteza material, devemos chamar a atenção no nosso relatório para as divulgações relacionadas incluídas nas demonstrações financeiras ou, caso essas divulgações não sejam adequadas, modificar a nossa opinião. As nossas conclusões são baseadas na prova de auditoria obtida até à data do nosso relatório. Porém, acontecimentos ou condições futuras podem levar a que a AAC descontinue as suas atividades; e
- e) avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e os acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada;

Comunicamos com os encarregados da governação, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as matérias relevantes de auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificada por nós durante a auditoria.

1 de agosto de 2022

PricewaterhouseCoopers Cabo Verde
– Sociedade de Auditores Certificados, Lda.
representada por:


Armando José C. Ferreira Rodrigues, Auditor Certificado

RELATÓRIO DO FISCAL ÚNICO



Relatório de Atividades referente ao exercício de 2021 e Parecer do Fiscal Único sobre as Contas

Exmos. Senhores,

Introdução

As competências do Conselho de Administração no que se refere à elaboração do relatório anual de gestão e do controlo orçamental, às contas do exercício e os demais instrumentos de prestação de contas, acompanhadas do relatório de atividades ao longo do exercício económico e o parecer às contas por parte do Fiscal Único, resultam da conjugação do disposto no nº4 do artigo 46º, no artigo 79º e na alínea d) do artigo 52º dos Estatutos da Agência de Aviação Civil (AAC) aprovados pelo Decreto-lei nº47/2019 de 28 de outubro.

Descrevem-se neste relatório as principais atividades desenvolvidas pelo Fiscal Único, no âmbito da sua ação fiscalizadora e apreciação das contas referentes ao ano de 2021 e do relatório de atividades do referido período.

No decurso do exercício, acompanhou-se a atividade da Entidade tendo efetuado os seguintes procedimentos:

- ▶ Acompanhou-se a atividade da AAC, através da participação em reuniões com a Administração. Adicionalmente procedeu-se a leitura das atas do Conselho de Administração;
- ▶ Inteiro-se das principais decisões do Conselho de Administração, lavradas em atas de reuniões desses órgãos, com vista a garantir a observância da lei e dos estatutos;
- ▶ Participou-se em reuniões com a gerência, nomeadamente, o departamento financeiro e contabilidade da entidade, tendo solicitado e obtido os esclarecimentos considerados necessários;
- ▶ Procedeu-se à análise do Plano de Atividades e Orçamento para o ano de 2022, tendo o Fiscal Único emitido o parecer sobre o referido documento;
- ▶ Analisou-se o Relatório de Atividades de 2021, e confirma-se que as atividades desenvolvidas se encontram alinhadas com as competências da agência, definidas nos referidos Estatutos;
- ▶ Acompanhou-se os trabalhos de conversão de contas do Sistema da Contabilidade Pública para o Sistema da Contabilidade Patrimonial, baseado nas Normas de Contabilidade e Relato Financeiro adotadas em Cabo Verde através do Sistema de Normalização Contabilística e de Relato Financeiro (SNCRF), tendo obtido todos os esclarecimentos considerados necessários;
- ▶ Acompanhou-se os trabalhos realizados pelos auditores externos, tendo obtido todos os esclarecimentos considerados necessários;
- ▶ Verificou-se, com a extensão considerada necessária, os registos contabilísticos e documentos que lhes servem de suporte;
- ▶ Verificou-se a adequabilidade dos documentos de prestação de contas;
- ▶ Confirma-se que a Conta de Gerência, incluindo as respetivas notas e os modelos complementares de prestação de contas, satisfazem os requisitos legais aplicáveis e refletem os registos dos recebimentos e desembolsos durante o exercício;
- ▶ Verificou-se que as políticas contabilísticas e os critérios valorimétricos adotados nas contas conduzem a uma adequada apresentação do património e dos resultados da Entidade;
- ▶ Confirma-se que o Relatório de Atividades, o Balanço, a Demonstração dos Resultados por Naturezas, a Demonstração das Alterações do Capital Próprio e a Demonstração dos Fluxos de Caixa satisfazem os requisitos legais aplicáveis e refletem a posição dos registos contabilísticos no final do exercício;



No decurso do ato de verificação e validação efetuados com vista ao cumprimento das obrigações de fiscalização, obteve-se do Conselho de Administração e dos Serviços as provas e os esclarecimentos considerados necessários.

No âmbito do trabalho de revisão legal de contas que foi efetuada pela PricewaterhouseCoopers & Associados - Sociedade de Auditores Certificados, Lda, foi emitida, o correspondente Relatório do Auditor Independente com uma reserva por limitação de âmbito, relacionada com a não apresentação da informação comparativa do exercício de 2020 segundo o SNCRF.

Face ao exposto decidiu-se emitir o seguinte parecer:

Parecer do Fiscal Único

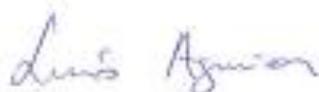
Exmos. Senhores

Procedeu-se à ação de fiscalização da Agência de Aviação Civil (AAC) nos termos dos referidos Estatutos, em resultado da qual emite-se parecer que:

- (a) As atividades desenvolvidas encontram-se alinhadas com as competências da AAC, respetando as disposições dos referidos Estatutos;
- (b) O Relatório de Atividades de 2021 satisfaz os requisitos exigidos na Lei e representam a real execução das despesas e receitas durante o referido período;
- (c) A Conta de Gerência de 2021, incluindo as respetivas notas e os modelos complementares de prestação de contas, foram preparadas de acordo com as instruções obrigatórias sobre a apresentação de contas emitidas pelo Tribunal de Contas;
- (d) O Balanço, a Demonstração dos Resultados por Naturezas, a Demonstração das Alterações no Capital Próprio e a Demonstração dos Fluxos de Caixa de 2021, satisfazem os requisitos legais e contabilísticos aplicáveis.

Fraia, 10 de agosto de 2022

O Fiscal Único



Luís Alberto da Silva Aguiar
Auditor Certificado nº 41
Registado na Ordem Profissional dos Auditores
e Contabilistas Certificados de Cabo Verde (OPACC)

