



2022

RELATÓRIO DE REGULAÇÃO

FICHA TÉCNICA

Título

Relatório de Regulação - 2022

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 e Estatística

DATA

Fevereiro de 2023

ÍNDICE

Lista de Figuras.....	4
Lista de Tabelas.....	5
Lista de Siglas, Abreviaturas e Acrónimos	6
MENSAGEM DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA AAC	9
1. CONJUNTURA DA ATIVIDADE DE TRANSPORTE AÉREO	13
2. CARACTERIZAÇÃO INSTITUCIONAL.....	25
2.1. Papel e Organização	25
2.2. Identidade Estratégica.....	27
2.3. Recursos Humanos	28
2.4. Stakeholders.....	33
2.5. Planeamento Estratégico	34
3. ATIVIDADE JURÍDICA	37
4. ATIVIDADE INTERNACIONAL.....	39
5. SEGURANÇA OPERACIONAL (<i>SAFETY</i>)	43
5.1. Plano e Programa Nacional de Segurança Operacional	44
5.2. Atividades de Licenciamento, Certificação, Aprovação e Registo - <i>Safety</i>	48
5.3. Atividade de Supervisão - <i>Safety</i>	57
6. SEGURANÇA E FACILITAÇÃO (<i>SECURITY</i>).....	65
7. REGULAÇÃO ECONÓMICA	69
8. CONSUMIDORES – PROTEÇÃO AO PASSAGEIRO.....	77

Lista de Figuras

Figura 1 – Evolução de movimento de aeronaves em Cabo Verde, 2013-2022	15
Figura 2 – Evolução de movimento de passageiros em Cabo Verde, 2013-2022	16
Figura 3 – Evolução de movimento de carga em Cabo Verde, 2013-2022	16
Figura 4 – Evolução de movimento de correio em Cabo Verde, 2013-2022.....	17
Figura 5 – Estrutura Orgânica da AAC	26
Figura 6 – Colaboradores ativos em 31/12/2022.....	28
Figura 7 – Colaboradores por Unidade Orgânica (UO).....	29
Figura 8 – Colaboradores por grupo, em 31/12/2022	29
Figura 9 – Colaboradores por género, 2022.....	29
Figura 10 – Trabalhadores por nível académico	31
Figura 11 – Prestadores de serviço por nível académico	31
Figura 12 – Ausências ao trabalho, 2022.....	32
Figura 13 – Tipologia das ações de formação, 2022	32
Figura 14 – Participação em grupos de trabalho internacionais, 2022.....	41
Figura 15 – Domínios de atuação a nível de Segurança Operacional	43
Figura 16 – Status de implementação do PNSO em 31/12/2022.....	46
Figura 17 – Nível de cumprimento pela Cabo Verde de SSP Foundation PQ em 31/12/2022.....	46
Figura 18 – Nível de cumprimento de SSP Foundation PQ, por área, em 31/12/2022.....	47
Figura 19 – Aeroportos e Aeródromos de Cabo Verde ativos em 2022.....	49
Figura 20 – Pessoal Aeronáutico com Licenças ativas em 31 de dezembro de 2021 e 2022.....	54
Figura 21 – Certificação Médica do Pessoal Aeronáutico, 2022	56
Figura 22 – Evolução das ações de supervisão <i>Safety</i> , 2019-2022.....	57
Figura 23 – Atividades inspetivas no domínio de Aeródromos, 2022.....	58
Figura 24 – Atividades inspetivas no domínio de Navegação Aérea, por instalação, 2022	59
Figura 25 – Atividades inspetivas por serviço de Navegação Aérea, 2022	59
Figura 26 – Inspeções no domínio de Aeronavegabilidade realizadas em 2022	60
Figura 27 – Inspeções no domínio de Operações de Voo realizadas em 2022	60
Figura 28 – Inspeções no domínio de Medicina Aeronáutica, 2022	61
Figura 29 – Ocorrências notificadas em 2022	63
Figura 30 – Ocorrências com pássaros notificadas, 2019 – 2022.....	64
Figura 31 – Evolução das ações de supervisão <i>Security</i> , 2019-2022.....	66
Figura 32 – Ações de supervisão no domínio <i>Security</i> , 2022	67
Figura 33 – Caracterização dos Acordos de Serviços Aéreos Internacionais à 31/12/2022	70
Figura 34 – Reclamações apresentadas durante o ano 2022 (Nº das reclamações)	77
Figura 35 – Evolução das Reclamações por tipo de operador, 2022/2021 (Nº das reclamações).....	78
Figura 36 – Motivos de Reclamações Referentes às Companhias Aéreas, em 2022 (Nº de Queixas).....	78
Figura 37 – Motivos de Reclamações referentes aos serviços de assistência em terra em 2022 (Nº de Queixas).....	79
Figura 38 – Motivos de Reclamações referentes aos serviços aeroportuários em 2022 (Nº de Queixas) 79	79

Lista de Tabelas

Tabela 1 – Trabalhadores por grupo profissional.....	30
Tabela 2 – Trabalhadores por antiguidade.....	30
Tabela 3 – Trabalhadores por escalão etário	30
Tabela 4 – Prestadores de serviço por escalão etário.....	31
Tabela 5 – Atividade de Licenciamento, Certificação, Aprovação e Registo, <i>Safety</i> , 2019-2022	48
Tabela 6 – Características dos Aeródromos de Cabo Verde	49
Tabela 7 – Aeródromos certificados em 31/12/2022	50
Tabela 8 – Serviços de Navegação Aérea certificados em 31/12/2022	50
Tabela 9 – Certificados de Operadores Aéreos válidos em 31/12/2022.....	51
Tabela 10 – Aeronaves inscritas no Registo Aeronáutico de Cabo Verde em 31/12/2022	52
Tabela 11 – Atividade de Certificação das aeronaves, 2022	52
Tabela 12 – Certificados de OMA’s ativos em 31/12/2022.....	53
Tabela 13 – Atividade de Licenciamento do Pessoal Aeronáutico, 2022.....	54
Tabela 14 – Organizações de Formação Aprovadas à 31/12/2022.....	55
Tabela 15 – Supervisão dos Aeródromos, 2022	58
Tabela 16 – Supervisão dos Prestadores de Navegação Aérea, 2022.....	58
Tabela 17 – Supervisão no domínio de Aeronavegabilidade, 2022	59
Tabela 18 – Supervisão no domínio de Operações de Voo, 2022.....	60
Tabela 19 – Supervisão do pessoal aeronáutico e das organizações de formação aprovadas, 2022	61
Tabela 20 – Supervisão no domínio de Medicina Aeronáutica, 2022	61
Tabela 21 – Aprovações dos Programas e Procedimentos de Segurança, 2022.....	65
Tabela 22 – Certificações de pessoal Security, 2022.....	66
Tabela 23 – Operadores Aéreos nacionais licenciados, 2021 – 2022	69
Tabela 24 – Operadores Aéreos Estrangeiros autorizados em 2022	71
Tabela 25 – Empresas licenciadas para Assistência em Escala em 2022	72
Tabela 26 – Operadores licenciados para Assistência em Escala em 2022, Nº por categoria e aeroporto	72
Tabela 27 – Reclamações de passageiros, 2021-2022	77

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
AFCAC	(African Civil Aviation Commision): Comissão Africana de Aviação Civil
AMA	Aeródromo do Maio
ANAC Brasil	Agência Nacional de Aviação Civil do Brasil
ASA	Empresa Pública de Aeroportos e Segurança Aérea
ASF	Aeródromo de São Filipe
ASN	Aeródromo de São Nicolau
BCV	Banco de Cabo Verde
BAG	(Banjul Accord Group): Grupo de Acordo de Banjul
BAGAIA	(Banjul Accord Group Accident Investigation Agency): Agência de Investigação de Acidentes do Grupo do Acordo de Banjul
BAGASOO	(Banjul Accord Group Aviation Safety and Oversight Organization): Organização de Supervisão de Segurança de Aviação do Grupo
CV-CAR	Regulamento Aeronáutico de Cabo Verde
FAA	(Federal Aviation Administration): Administração Federal da Aviação
GASP	(Global Aviation Safety Plan): Plano Global da Segurança de Aviação
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
NASP	(National Aviation Safety Plan): Plano Nacional de Segurança Operacional
OMA	Organização Mundial das Alfândegas
OSP	Obrigações de Serviço Público
PIB	Produto Interno Bruto
PMR	Pessoa com mobilidade reduzida
PNSO	Programa Nacional de Segurança Operacional
SGSO	Sistema de Gestão da Segurança Operacional
SMS	(Safety Management System(s)): Sistema de Gestão de Segurança
SSP	(State Safety Programme): Programa Nacional de Segurança Operacional (PNSO)
TACV	Transportes Aéreos de Cabo Verde
TICV	Transportes Interilhas de Cabo Verde
EU	União Europeia

ÓRGÃOS DA AAC

Conselho de Administração

Presidente	Dr. Abraão dos Santos Lima
Administradora	Dra. Seila Solange Fernandes Pires ¹
Administrador	Eng. Carlos José Arteaga Barbosa Rodrigues ²

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 nº 15/2022 de 18 de fevereiro. A tomada de posse foi no dia 25 de fevereiro de 2022

² Nomeado através da Resolução nº 60/2022 de 19 de setembro. A tomada de posse foi no dia 19 de setembro de 2022. Anteriormente, o cargo de Administrador Executivo foi exercido pelo Dr. Vasco Alexandre de Figueiredo Vieira, exonerado por renúncia através da Resolução nº 44/2022 de 9 de agosto, com efeitos a partir de 10 de agosto de 2022.

No ano de 2022, destacaram-se a superação dos efeitos da crise pandêmica, a invasão da Ucrânia pela Rússia e o abrandamento do crescimento econômico em nível mundial. A guerra teve efeitos psicológicos, devido à abolição das trocas comerciais entre a maioria dos países que condenaram a invasão russa, bem como as sanções impostas. A guerra também contribuiu para o aumento das tensões inflacionárias, que já eram sentidas desde 2021, devido aos estrangulamentos na oferta durante a recuperação pós-pandemia. O comércio global desacelerou no segundo semestre de 2022, juntamente com a motorização da atividade econômica nas principais economias.

No contexto nacional, o ano de 2022 foi menos impactado pelos efeitos da pandemia em comparação com os anos anteriores. De acordo com as estimativas do Banco Mundial, a atividade econômica aumentou em 15%, com rendimentos per capita superando os níveis pré-pandêmicos de 2019. Os setores de alojamento, transporte e comércio foram responsáveis por 60% do crescimento do lado da oferta. Do lado da procura, as exportações, principalmente no setor do turismo, e o consumo privado foram 90% do crescimento. A recuperação econômica em 2022 foi seguida por uma redução na taxa de pobreza, que passou de 0,8% para 19,3%, apesar do pico da coexistência. A influência global atingiu 7,9% em dezembro de 2022, impulsionada pelos altos preços internacionais do petróleo e alimentos.

Durante o ano, a Agência de Aviação civil esteve envolvida em diversas atividades que o presente Relatório de Regulação tratará com o devido detalhe, e que se destacam:

- Registo no RAN (Registro Aeronáutico Nacional) de três aeronaves, sendo duas da TICV (D4-DFA e D4-BFE) e uma da TACV (D4-CCI);*
- Certificação da primeira aeronave Embraer 190-100 IGW da Transportes Interilhas de Cabo Verde (TICV) e alterado do certificado do operador aéreo TICV para incluir operações internacionais, com assistência técnica da ANAC do Brasil e da Autoridade de Aviação Civil da Nigéria (NCAA);*

- *Participação da AAC em 39 eventos de trabalho promovidos por organizações internacionais e regionais relacionadas ao setor de aviação civil, com destaque para 22 eventos (56%) organizados pela Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO);*
- *Desenvolvimento do Plano Nacional de Segurança Operacional (NASP) para o período 2023-2025, como recomendação da Organização Internacional da Aviação Civil, com base no Plano Global de Segurança de Aviação (GASP);*
- *Conclusão, em julho de 2022, do processo de certificação do Serviço de Informação Aeronáutica (AIS), iniciado em 2021, e emissão do correspondente certificado com validade de 5 anos;*
- *Certificação de três ATOs (Organizações de Treinamento Aprovadas), sendo uma nacional - MA Aviation Training Center (a primeira nacional) - e duas estrangeiras - Atlantic Aviation Group e Flightpath International Ltd;*
- *Realização de 372 ações de supervisão de segurança, (aumento de 30% em comparação com o ano de 2021);*
- *Realização de 45 ações de supervisão de segurança, um aumento de 5% em comparação com o ano de 2021;*
- *Conclusão em março de 2022 e submissão à ICAO em junho de 2022 do Plano de Ação de Redução de Emissão de CO2 de Cabo Verde, em conformidade com as recomendações da Resolução A40-18 "Declaração consolidada de políticas e práticas contínuas da ICAO relacionadas com a proteção ambiental - Mudança Climática".*

Gostaríamos de expressar nosso profundo agradecimento a todos os colaboradores da Autoridade de Aviação Civil pelo trabalho árduo e comprometimento demonstrados ao longo do ano de 2022. Seu esforço contínuo na capacitação e supervisão do setor garantiu que a aviação civil fosse mantida em um nível de segurança operacional exemplar.

Queremos estender nossos agradecimentos aos stakeholders, clientes, fornecedores e entidades homologas da aviação civil que nos prestarão suporte durante esse período. Agradecemos pela parceria, colaboração e confiança depositada em nosso trabalho.

É graças à dedicação de cada um de vocês que a AAC foi capaz de enfrentar os desafios do ano de 2022 e apresentar este relatório dos resultados alcançados. Valorizamos imensamente as contribuições do MTT (Ministério de Turismo e Transportes) que igualmente participam para o sucesso da AAC e do setor de aviação civil em Cabo Verde.

Continuaremos empenhados em promover a excelência e o aprimoramento contínuo, buscando garantir a segurança e a eficiência em todas as atividades relacionadas à aviação civil.

O esforço de todos é fundamental para o progresso contínuo do setor de aviação civil em Cabo Verde.

1. CONJUNTURA DA ATIVIDADE DE TRANSPORTE AÉREO

CONJUNTURA INTERNACIONAL

A nível mundial o ano de 2022 ficou marcado pela superação dos efeitos da crise pandémica, pela invasão da Ucrânia pela Rússia e pelo abrandamento do crescimento económico. A guerra produziu graves efeitos económicos pela abolição das trocas comerciais entre a generalidade dos países que condenaram a invasão russa e a Rússia e, também, pela imposição de sanções económicas. A guerra contribuiu, ainda, para o agravamento das tensões inflacionárias que já se faziam sentir desde 2021, no contexto da recuperação pós-pandémica com constrangimentos do lado da oferta. O comércio global desacelerou no segundo semestre de 2022, em paralelo com a degradação da atividade económica nas principais economias.

De acordo com os dados da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), em termos globais, o número de passageiros aéreos transportados em 2022 aumentou cerca de 47% em comparação com 2021 e o número de passageiros-quilómetro (RPK) cresceu cerca de 70% no mesmo período, devido principalmente à rápida recuperação da maioria das rotas internacionais. A forte recuperação da procura de passageiros aéreos fez com que o número de passageiros em 2022 atingisse cerca de 74% dos níveis pré-pandémicos.

O número de aeronaves de passageiros em serviço em 2022 reflete a recuperação global do tráfego, com as estimativas atuais da ICAO a sugerirem 75% dos níveis anteriores à pandemia. Em 2022, as encomendas e entregas de aeronaves pelos principais fabricantes Airbus e Boeing registaram um aumento de 53% para as encomendas e 20% para as entregas, em comparação com o ano anterior. O número de encomendas em 2022 excedeu o registado desde 2019, o que indica a recuperação da procura de aeronaves.

As estimativas atuais para a carga aérea em 2022 refletem os níveis de 2021, embora ainda apresentem um crescimento marginal em comparação com o nível pré-pandémico. No entanto, prevê-se que o ritmo de crescimento da carga aérea seja inferior em 2023, dado o abrandamento do crescimento económico mundial, embora o crescimento da carga aérea a longo prazo permaneça em consonância com a tendência anteriormente estimada, indicando um forte crescimento a longo prazo.

A Associação de Transporte Aéreo Internacional (IATA) destaca que os resultados menos negativos das transportadoras em 2022, que terão crescido 43,6% em relação ao ano anterior, se devem às iniciativas de rentabilização das operações e ao controlo de custos por parte das transportadoras, apesar do aumento do preço do *jet fuel*, da guerra na Ucrânia, da abertura mais lenta que o antecipado de alguns mercados geográficos, das greves, da escassez de mão de obra e da incerteza quanto à evolução da economia. Para a IATA, em 2022, o segmento do transporte de passageiros, representou 70,6% da procura registada em 2019, sendo que no segmento da carga este valor ascendeu a 98,4%. Efetivamente, o segmento do transporte de carga desempenhou um papel fundamental na recuperação das perdas incorridas nos últimos 3 anos. “De facto, em 2022, o segmento da carga terá gerado em o dobro das receitas registadas em 2019 (IATA).”

Em 2022, o preço do petróleo apresentou uma elevada volatilidade embora, no conjunto do ano, o aumento se tenha cifrado 10% acima do valor do ano anterior, na sequência da redução do preço do segundo semestre. Não obstante, o preço do *jet fuel* encerrou o ano com um valor superior a 40% em

relação ao início do ano. A volatilidade do preço do petróleo e o efeito *crack spread* entre o valor do petróleo e o *jet fuel* deverão se manter dada a entrada em vigor da proibição do transporte de petróleo e derivados na UE e a manutenção das atuais limitações de refinação.

Em termos prospectivos, a ICAO prevê que i) a procura de passageiros aéreos em 2023 recupere rapidamente para os níveis anteriores à pandemia, na maioria das rotas, até ao primeiro trimestre e que, até ao final do ano, seja alcançado um crescimento de cerca de 3% em relação aos valores de 2019 e ii) as companhias aéreas regressem à rentabilidade operacional no último trimestre de 2023, após três anos consecutivos de perdas. Prevê-se ainda que a procura de passageiros aéreos em 2024 seja mais forte, cerca de 4% superior a 2019. Em termos de taxa de crescimento anual composta (CAGR), isto traduz-se num crescimento de 0,7% durante o período de 2019-2024.

Esta previsão de recuperação e crescimento para o mundo da aviação civil é acompanhada da condição de que os riscos que afetam o transporte aéreo internacional não se agravem em relação aos níveis atuais.

CONJUNTURA NACIONAL

No contexto nacional, 2022 foi um ano menos penalizado pelos efeitos pandémicos do que os dois anteriores. De acordo com a estimativa do Banco Mundial, a atividade económica terá aumentado 15% em 2022, com rendimentos per capita que ultrapassam os níveis pré-pandémicos (2019). Do lado da oferta, o alojamento, o transporte e o comércio justificaram 60% do crescimento. Do lado da procura, as exportações (principalmente o turismo) e o consumo privado foram responsáveis por 90% do crescimento. A recuperação da atividade económica em 2022 foi acompanhada por uma redução da pobreza (0,8% para atingir 19,3% em 2022), apesar do pico da inflação. A inflação global atingiu 7,9% (y/y) em dezembro de 2022, após o surgimento de pressões inflacionistas em 2021, alimentadas pelos elevados preços internacionais do petróleo e dos alimentos e pelas perturbações da cadeia de abastecimento global devido à guerra na Ucrânia.

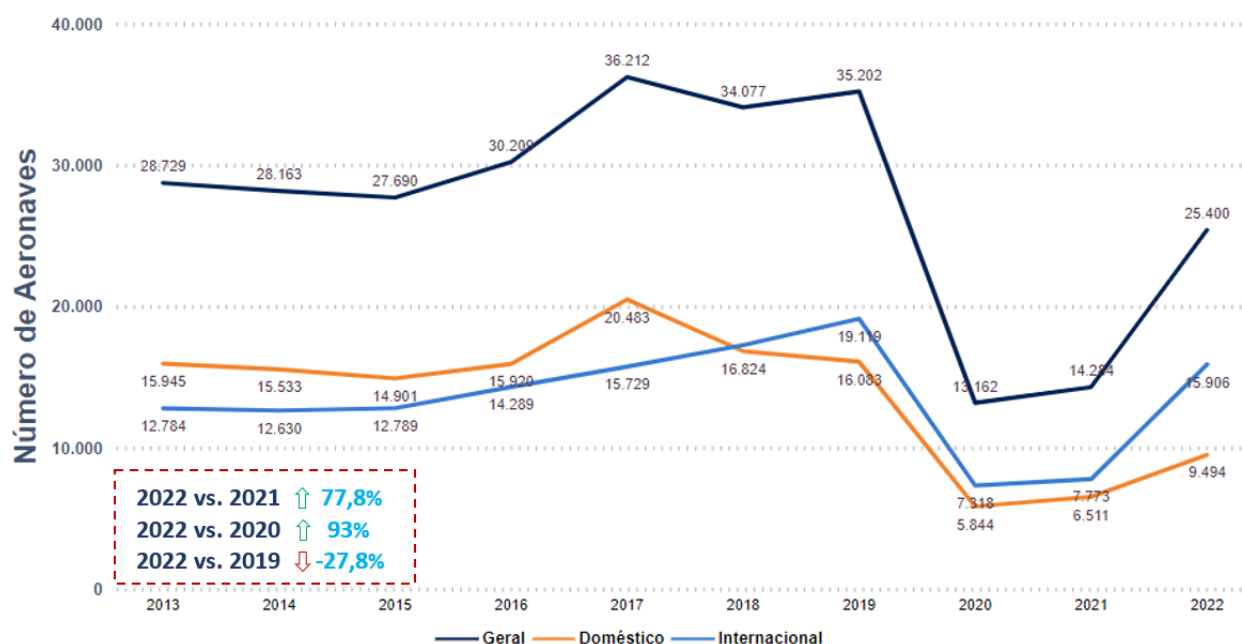
O défice fiscal diminuiu para 3,8% do PIB em 2022, apoiado pelo forte desempenho económico e pelo aumento das receitas fiscais. A dívida pública diminuiu de 142,7% para 126,2% do PIB, impulsionada pelo crescimento do PIB.

O ano 2022 continuou a ser o de retoma no setor da aviação civil, onde começou-se a assistir a indicadores de melhoria, contudo sem se atingir, na maior parte dos casos, os níveis pré-pandémicos. Neste contexto, o grande desafio para o sector de aviação nacional foi assegurar a mobilidade de passageiros entre as ilhas e criar as condições para o fomento da conectividade aérea internacional.

Evolução dos movimentos nos aeroportos e aeródromos de Cabo Verde

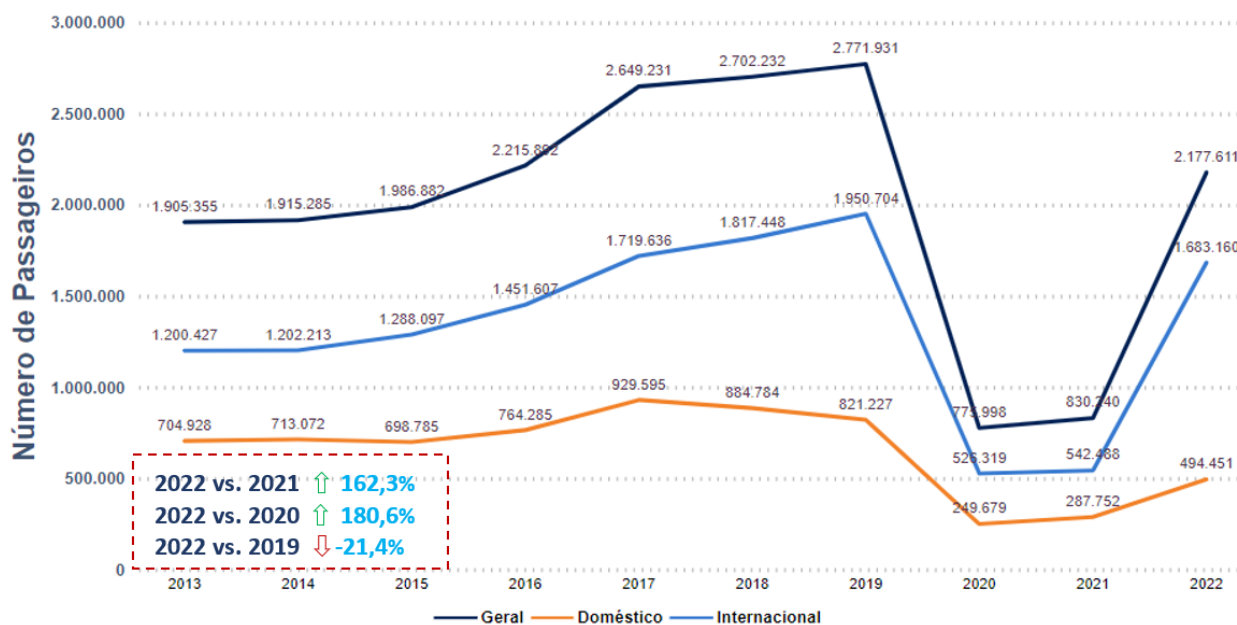
A semelhança do verificado a nível mundial, em 2022 o setor da aviação civil nacional apresentou uma recuperação. A reabertura das fronteiras em Cabo Verde resultou numa melhoria do tráfego aéreo em 77,8% em comparação com o ano anterior (93% em comparação com 2020), atingindo 72% do nível do tráfego do ano pré-pandémico (2019), encontrando-se em linha com os indicadores apresentados a nível mundial.

Figura 1 – Evolução de movimento de aeronaves em Cabo Verde, 2013-2022



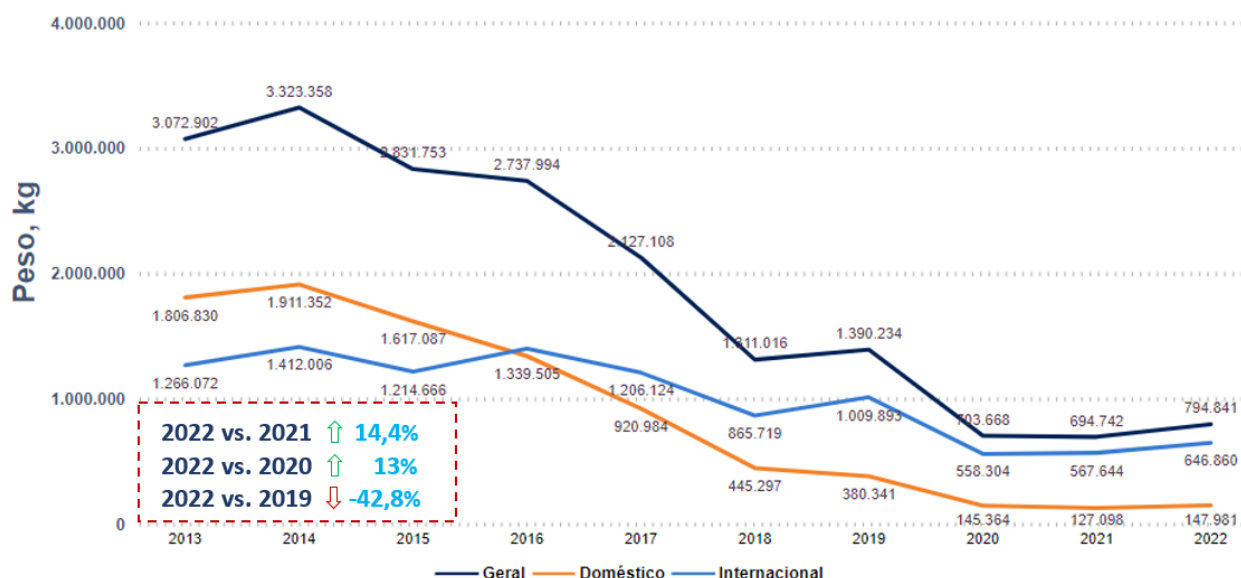
O número de passageiros movimentados registou em 2022 uma recuperação na ordem de 162,3% em comparação com o ano anterior (180,6% em comparação com 2020), estimulada sobretudo pelo aumento dos passageiros a nível internacional em 210,3%, tendo os passageiros a nível nacional aumentado em 71,8% (Figura 2). O número dos passageiros movimentados em 2022 atingiu 78,6% do nível pré-pandémico, indicando clara recuperação.

Figura 2 – Evolução de movimento de passageiros em Cabo Verde, 2013-2022



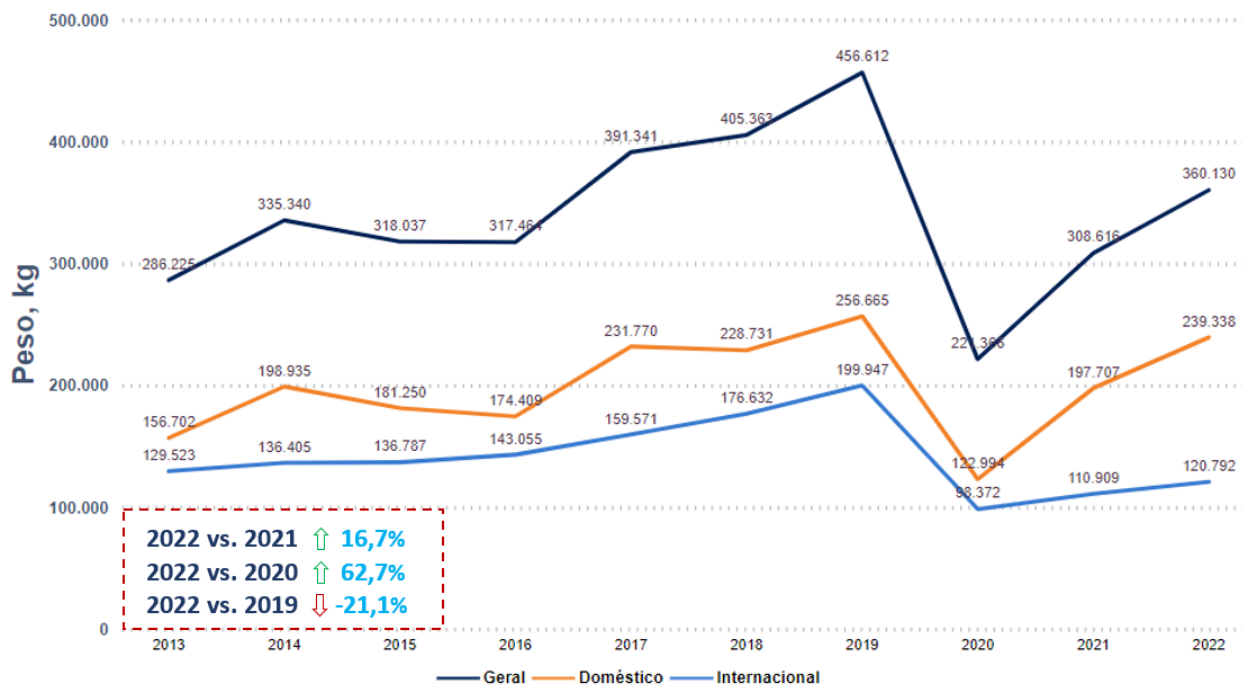
O tráfego de carga apresentou sinais de recuperação mais lenta, tendo registado um aumento de 14,4% em relação ao ano anterior (13% em comparação com 2020), situando-se 42,8% abaixo dos níveis pré-pandémicos (2019).

Figura 3 – Evolução de movimento de carga em Cabo Verde, 2013-2022



O volume de correio movimentado registou um aumento de 16,7% em comparação com o ano anterior (62,7% em relação ao 2020), atingindo 78,9% do nível pré-pandémico.

Figura 4 – Evolução de movimento de correio em Cabo Verde, 2013-2022



Em relação ao transporte aéreo doméstico, dos dados disponíveis até setembro de 2022 da operadora TICV, o ASK que traduz a produção foi de 9.093.670 enquanto a receita passageiro quilómetro (RPK) doméstico (utilização) foi de 7.324.788 cadeiras por quilómetros voados. O *load-factor* doméstico continua acima da média do sector em termos do *break-even-point* (70%), tendo registado um *load-factor* de 75,3%. A operadora no mercado doméstico transportou 170.964 passageiros.

INFORMAÇÃO ESTATÍSTICA

Total dos movimentos nos Aeroportos e Aeródromos de Cabo Verde em 2022 Voos regulares e não regulares (chegadas + partidas)

Aeroporto/Aeródromo	Aeronaves				Passageiros				Carga (kg)				Correio (kg)			
	2022	Var. % 2022/2021	Var. % 2022/2020	Var. % 2022/2019	2022	Var. % 2022/2021	Var. % 2022/2020	Var. % 2022/2019	2022	Var. % 2022/2021	Var. % 2022/2020	Var. % 2022/2019	2022	Var. % 2022/2021	Var. % 2022/2020	Var. % 2022/2019
Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (AIAC)	10 321	106,1%	90,1%	-29,2%	970 034	260,6%	214,8%	-18,7%	161 172	172,4%	3,7%	-63,6%	61 093	15,4%	59,3%	-20,5%
Aeroporto Internacional da Praia N.Mandela (AIDP-NM)	7 677	35,3%	89,7%	-23,3%	519 459	56,8%	146,9%	-20,0%	439 258	-8,6%	4,0%	-32,5%	187 269	10,6%	54,3%	-24,2%
Aeroporto Internacional Aristides Pereira (AIAP)	3 048	281,0%	119,0%	-35,6%	404 571	463,8%	185,3%	-29,6%	34 785	801,4%	74,5%	-48,0%	13 700	67,7%	145,3%	-1,1%
Aeroporto Internacional Cesária Évora (AICE)	2 826	55,4%	94,6%	-25,4%	207 802	81,4%	150,0%	-17,9%	156 179	9,3%	59,8%	-27,1%	76 517	29,1%	78,4%	-19,0%
Aeródromo de São Filipe (ASF)	982	53,4%	74,1%	-26,5%	51 843	63,2%	121,8%	-22,0%	2 091	-53,1%	-56,5%	-62,9%	9 467	10,2%	68,5%	-6,9%
Aeródromo do Maio (AMA)	264	59,0%	112,9%	-12,0%	10 043	80,8%	137,6%	-26,9%	593	-38,4%	-59,7%	-80,5%	3 527	20,6%	43,4%	-13,6%
Aeródromo de Preguiça (ASN)	282	58,4%	81,9%	-38,7%	13 859	115,9%	179,1%	-36,9%	763	-70,2%	-63,3%	-88,3%	8 557	15,5%	68,0%	-16,1%
TOTAL	25 400	77,8%	93,0%	-27,8%	2 177 611	162,3%	180,6%	-21,4%	794 841	14,4%	13,0%	-42,8%	360 130	16,7%	62,7%	-21,1%

Total dos movimentos domésticos nos Aeroportos e Aeródromos de Cabo Verde em 2022 Voos regulares e não regulares (chegadas + partidas)

Aeroporto/Aeródromo	Aeronaves				Passageiros				Carga (kg)				Correio (kg)			
	2022	Var. % 2022/2021	Var. % 2022/2020	Var. % 2022/2019	2022	Var. % 2022/2021	Var. % 2022/2020	Var. % 2022/2019	2022	Var. % 2022/2021	Var. % 2022/2020	Var. % 2022/2019	2022	Var. % 2022/2021	Var. % 2022/2020	Var. % 2022/2019
Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (AIAC)	1 772	56,3%	73,6%	-49,7%	86 796	103,5%	86,8%	-50,9%	31 296	46,9%	8,5%	-69,9%	42 681	19,9%	126,0%	-9,9%
Aeroporto Internacional da Praia N.Mandela (AIDP-NM)	3 980	32,7%	61,3%	-38,1%	208 372	55,8%	95,5%	-36,6%	65 726	8,7%	-4,8%	-61,1%	112 084	16,5%	89,1%	-3,3%
Aeroporto Internacional Aristides Pereira (AIAP)	399	39,5%	-19,6%	-66,3%	22 699	76,9%	31,0%	-64,2%	6 606	71,2%	-9,0%	-67,8%	12 946	58,5%	132,1%	-6,5%
Aeroporto Internacional Cesária Évora (AICE)	1 815	63,8%	78,5%	-36,4%	100 839	84,0%	115,7%	-32,9%	40 906	22,2%	28,5%	-42,9%	50 076	29,1%	92,0%	-9,1%
Aeródromo de São Filipe (ASF)	982	53,4%	74,1%	-26,5%	51 843	63,2%	121,8%	-22,0%	2 091	-53,1%	-56,5%	-62,9%	9 467	10,2%	68,5%	-6,9%
Aeródromo do Maio (AMA)	264	59,0%	112,9%	-12,0%	10 043	80,8%	137,6%	-26,9%	593	-38,4%	-59,7%	-80,5%	3 527	20,6%	43,4%	-13,6%
Aeródromo de Preguiça (ASN)	282	58,4%	81,9%	-38,7%	13 859	115,9%	179,1%	-36,9%	763	-70,2%	-63,3%	-88,3%	8 557	15,5%	68,0%	-16,1%
TOTAL	9 494	45,8%	62,5%	-41,0%	494 451	71,8%	98,0%	-39,8%	147 981	16,4%	1,8%	-61,1%	239 338	21,1%	94,6%	-6,8%

Total dos movimentos internacionais nos Aeroportos e Aeródromos de Cabo Verde em 2022 Voos regulares e não regulares (chegadas + partidas)

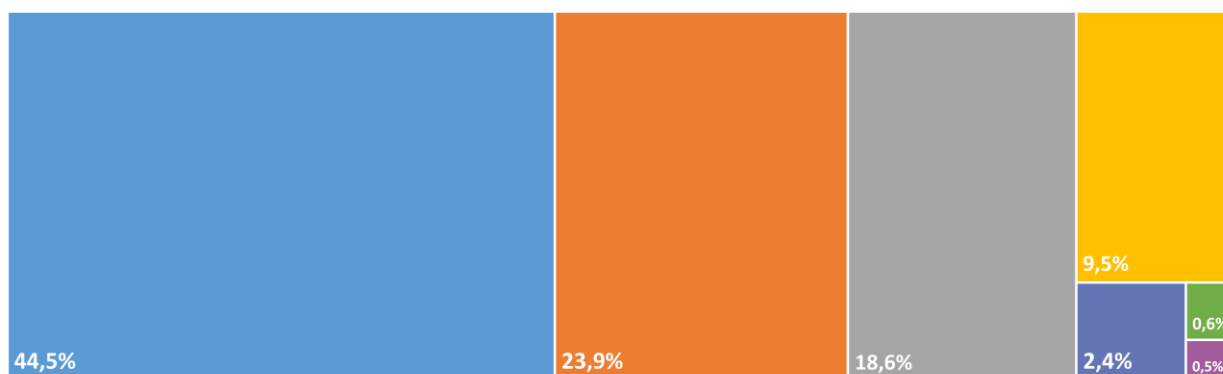
Aeroporto/Aeródromo	Aeronaves				Passageiros				Carga (kg)				Correio (kg)			
	2022	Var. % 2022/2021	Var. % 2022/2020	Var. % 2022/2019	2022	Var. % 2022/2021	Var. % 2022/2020	Var. % 2022/2019	2022	Var. % 2022/2021	Var. % 2022/2020	Var. % 2022/2019	2022	Var. % 2022/2021	Var. % 2022/2020	Var. % 2022/2019
Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (AIAC)	8 549	120,7%	94,0%	-22,7%	883 238	290,2%	237,5%	-13,1%	129 876	243,0%	2,6%	-61,7%	18 412	6,2%	-5,4%	-37,6%
Aeroporto Internacional da Praia N.Mandela (AIDP-NM)	3 697	38,2%	134,0%	3,2%	311 087	57,5%	199,7%	-2,9%	373 532	-11,1%	5,8%	-22,4%	75 185	2,9%	21,1%	-42,6%
Aeroporto Internacional Aristides Pereira (AIAP)	2 649	415,4%	195,6%	-25,4%	381 872	548,0%	206,8%	-25,3%	28 179	-	122,4%	-39,3%	754	-	8277,8%	-
Aeroporto Internacional Cesária Évora (AICE)	1 011	42,2%	132,4%	8,1%	106 963	79,0%	194,1%	4,1%	115 273	5,3%	74,9%	-19,1%	26 441	29,0%	57,2%	-32,9%
TOTAL	15 906	104,6%	117,4%	-16,8%	1 683 160	210,3%	219,8%	-13,7%	646 860	14,0%	15,9%	-35,9%	120 792	8,9%	22,8%	-39,6%

2022 Ranking dos aeródromos baseado em total dos passageiros movimentados
Voos regulares e não regulares (chegadas + partidas)

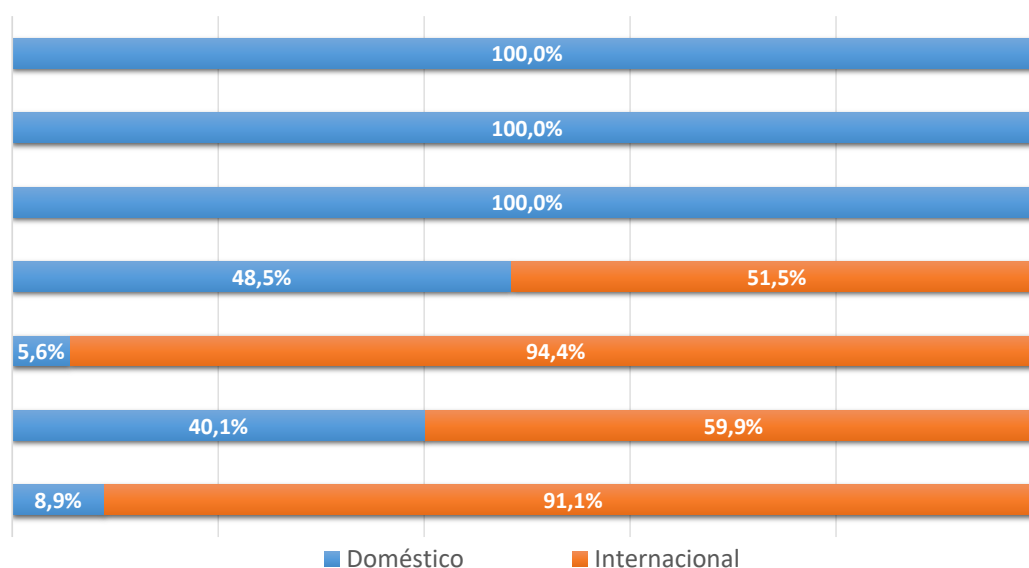
Ranking				Aeroporto/Aeródromo	2022	2021	2020	2019	2022 % no total	2022 Distribuição (%)	
2022	2021	2020	2019							Doméstico	Internac.
1º	2º	1º	1º	Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (AIAC)	970 034	269 001	308 162	1 192 828	44,5%	8,9%	91,1%
2º	1º	2º	2º	Aeroporto Internacional da Praia N.Mandela (AIDP-NM)	519 459	331 186	210 362	648 970	23,9%	40,1%	59,9%
3º	4º	3º	3º	Aeroporto Internacional Aristides Pereira (AIAP)	404 571	71 764	141 788	574 882	18,6%	5,6%	94,4%
4º	3º	4º	4º	Aeroporto Internacional Cesária Évora (AICE)	207 802	114 551	83 123	253 077	9,5%	48,5%	51,5%
5º	5º	5º	5º	Aeródromo de São Filipe (ASF)	51 843	31 764	23 372	66 464	2,4%	100,0%	-
6º	6º	6º	6º	Aeródromo de Pregoça (ASN)	13 859	6 418	4 965	21 977	0,6%	100,0%	-
7º	7º	7º	7º	Aeródromo do Maio (AMA)	10 043	5 556	4 226	13 733	0,5%	100,0%	-
TOTAL					2 177 611	830 240	775 998	2 771 931	100,0%	22,7%	77,3%

Passageiros movimentados por Aeródromo em 2022, %

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



Movimento doméstico/internacional dos passageiros em 2022, %

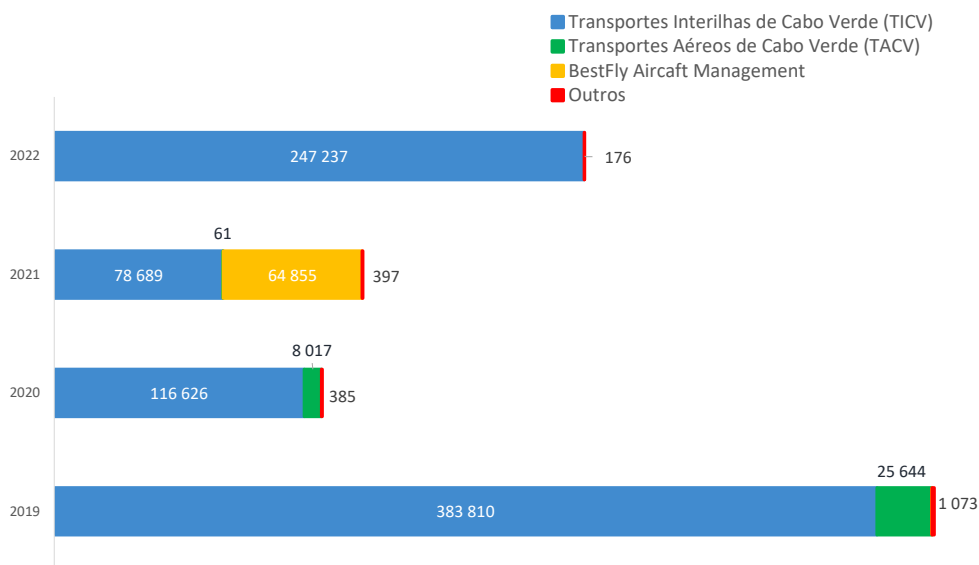


Passageiros transportados por operador em rotas nacionais, 2022

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

Operador	Nacionalidade	Passageiros 2022	% no total	Var. % 2022/2021	Var. % 2022/2020	Var. % 2022/2019
Transportes Interilhas de Cabo Verde (TICV)	Cabo Verde	247 237	99,93%	214,2%	112,0%	-35,6%
Outros	Vários	176	0,07%	-55,7%	-54,3%	-83,6%
TOTAL		247 413	100,00%	71,8%	97,9%	-39,7%

Transporte dos passageiros domésticos, 2019 - 2022

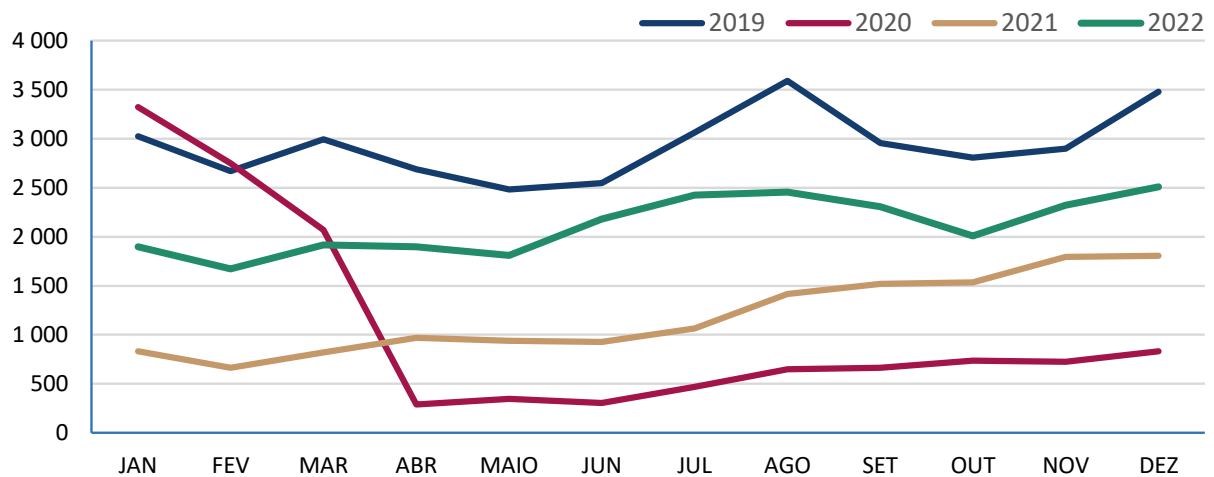


Passageiros transportados por operador em rotas internacionais, 2022

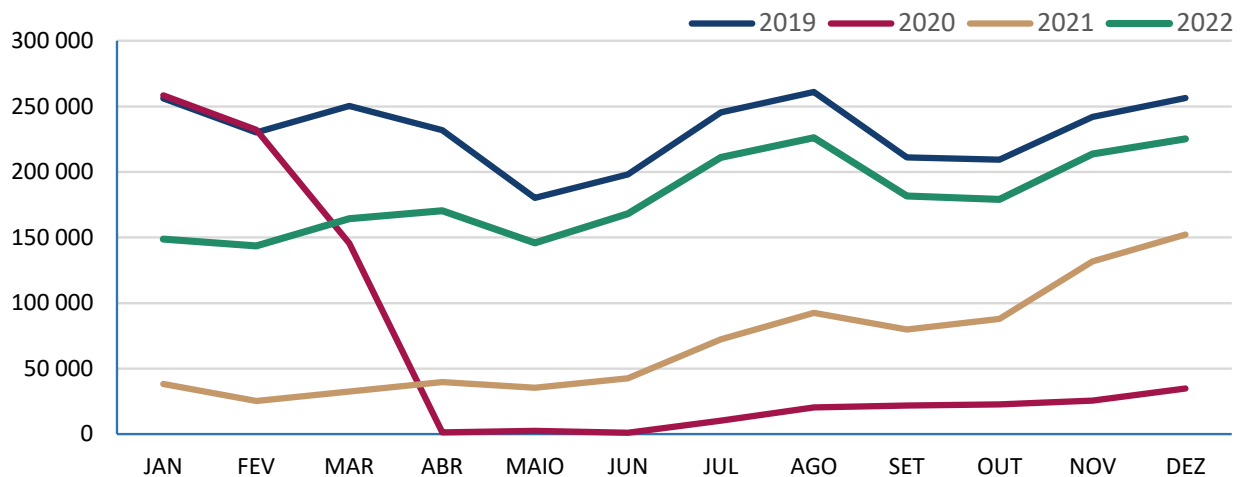
(Com base nos movimentos nos aeroportos e aeródromos de Cabo Verde)

Operador	Nacionalidade	Passageiros 2022	% no total	Var. % 2022/2021	Var. % 2022/2020	Var. % 2022/2019
TAP Portugal	Portugal	384 399	22,8%	64,4%	210,4%	-0,8%
TUI Airways	Reino Unido	375 635	22,3%	951,7%	335,0%	-7,8%
TUI Germany	Alemanha	179 529	10,7%	298,7%	268,0%	-4,6%
TUI Netherlands (TFL)	Países Baixos	123 813	7,4%	418,2%	220,1%	-19,0%
Smartwings Prague	República Checa	85 929	5,1%	669,3%	-	-
TUI Airlines Belgium (JAF)	Bélgica	70 025	4,2%	334,3%	299,0%	-15,5%
Azores Airlines	Portugal	59 118	3,5%	60,7%	456,8%	120,8%
Sunclass Airlines	Dinamarca	49 475	2,9%	275,7%	110,4%	-
TUI Nordic	Suécia	44 535	2,6%	1189,7%	3,0%	19,2%
TACV	Cabo Verde	41 917	2,5%	29212,6%	15,2%	-74,6%
Royal Air Maroc	Marocos	37 255	2,2%	413,5%	170,5%	-19,2%
Enter Air	Polónia	27 559	1,6%	5,0%	641,2%	108,7%
Privilege Style	Espanha	27 391	1,6%	144,5%	-	282,4%
Luxair	Luxemburgo	26 938	1,6%	83,2%	448,6%	154,3%
Neos Air	Itália	18 246	1,1%	2074,7%	69,9%	-71,0%
Outros	Vários	131 396	7,8%	108,7%	104,7%	-63,8%
TOTAL		1 683 160	100,0%	210,3%	219,8%	-13,7%

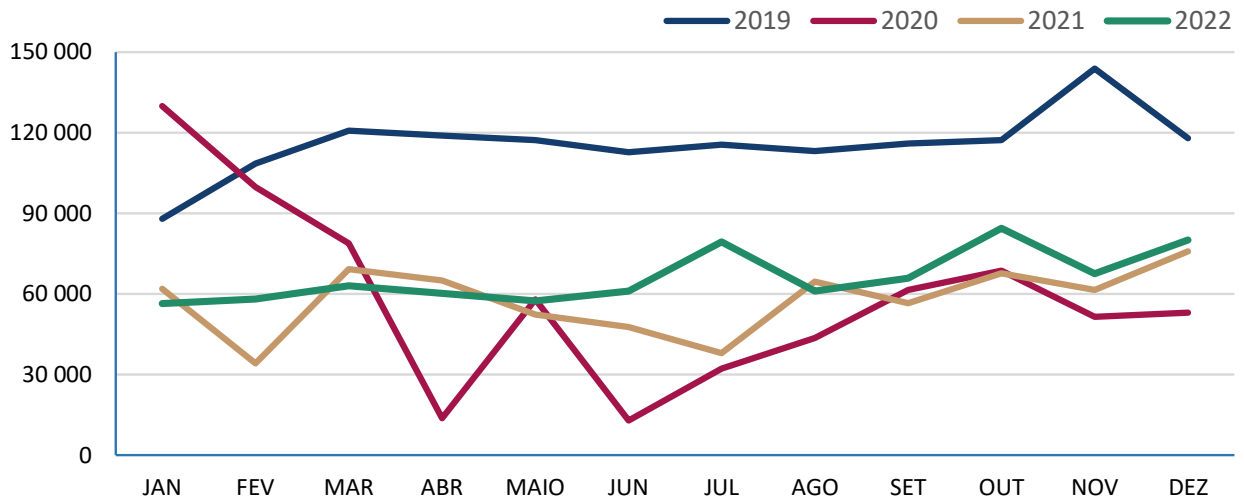
Movimento mensal de Aeronaves 2019 - 2022, número



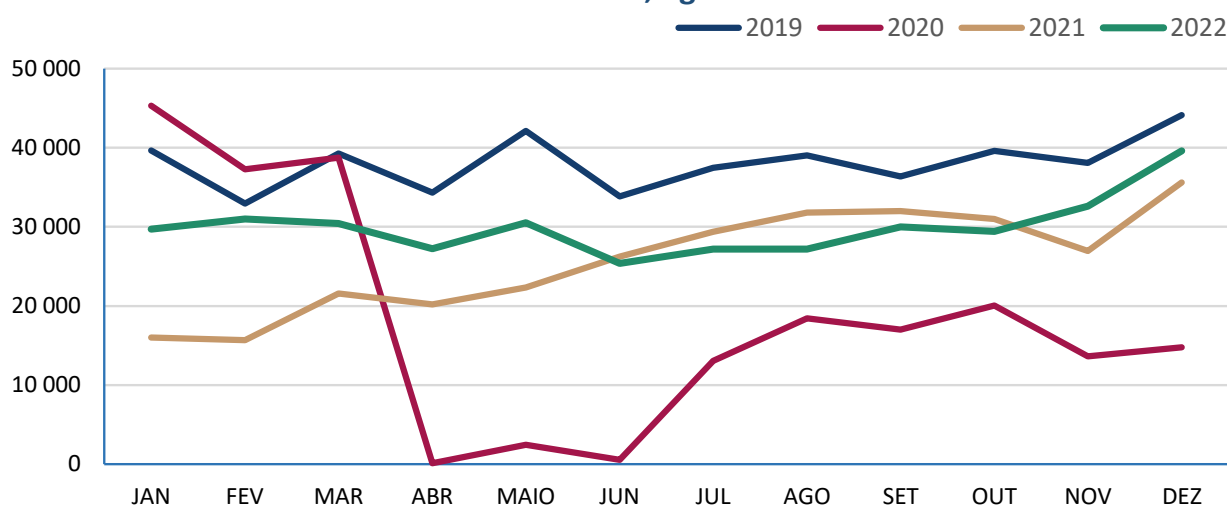
Movimento mensal de Passageiros 2019 - 2022, número



Movimento mensal de Carga 2019 - 2022, Kg



Movimento mensal de Correio 2019 - 2022, Kg



Movimento das aeronaves em 2022, por tipo do voo (Chegadas + partidas)

Tipo do voo	Voos domésticos		Voos internacionais		Total dos aeronaves	
	Nº voos	% no total	Nº voos	% no total	Nº voos	% no total
Regular	8 828	93,0%	13 042	82,0%	21 870	86,1%
Não regular	666	7,0%	2 864	18,0%	3 530	13,9%
TOTAL	9 494	100,0%	15 906	100,0%	25 400	100,0%

Movimento dos passageiros em 2022, por tipo do voo (Chegadas + partidas)

Tipo do voo	Voos domésticos		Voos internacionais		Total dos passageiros	
	Nº	% no total	Nº	% no total	Nº	% no total
Regular	485 118	98,1%	1 657 754	98,5%	2 142 872	98,4%
Não regular	9 333	1,9%	25 406	1,5%	34 739	1,6%
TOTAL	494 451	100,0%	1 683 160	100,0%	2 177 611	100,0%

Legenda

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

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

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

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

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

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

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

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

2. CARACTERIZAÇÃO INSTITUCIONAL

2.1. Papel e Organização

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

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

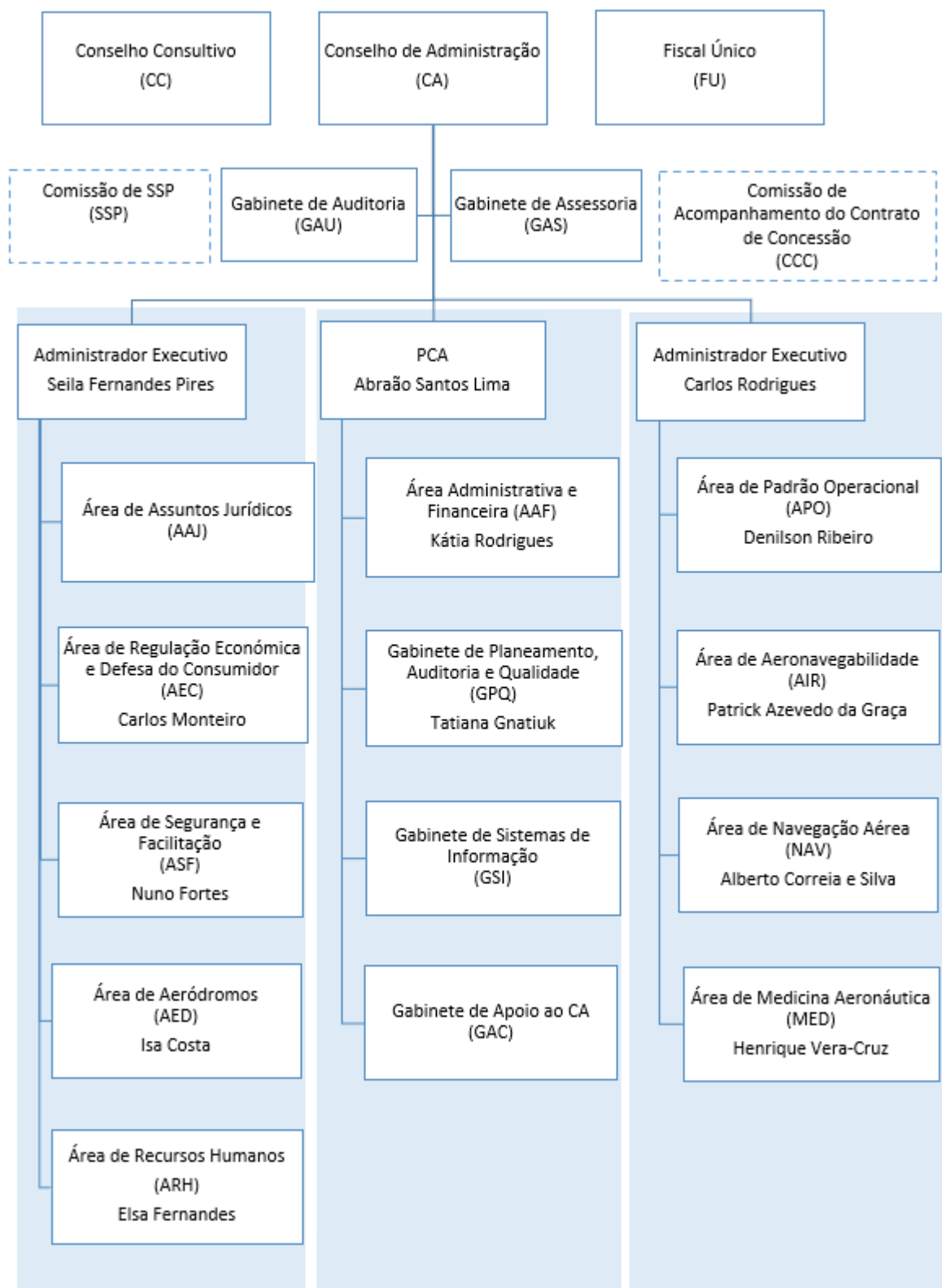
- A competência de Regulação Económica (Artigo 12º);
- A competência de Regulação Técnica (Artigo 13º);
- A competência de Supervisão (Artigo 14º);
- A competência de Regulamentação (Artigo 15º);
- A competência de Segurança Operacional (Artigo 16º);
- A competência de Segurança de Aviação Civil contra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

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

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

A estrutura orgânica da AAC e a divisão dos pelouros em 31 de dezembro de 2022 se encontra refletida na Figura 5.

Figura 5 – Estrutura Orgânica da AAC



2.2. Identidade Estratégica

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

MISSÃO

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



VISSÃO

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

VALORES

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



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

A interpretação dos Valores encontra-se seguidamente apresentada:

Agimos com **Rigor**

Atuamos com **Ética, Transparência e Imparcialidade**

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

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

2.3. Recursos Humanos

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

Ao longo do ano 2022 o desenvolvimento dos Recursos Humanos continuou a ser um dos vetores prioritários de atuação da AAC. As ações da Instituição neste domínio centraram-se, basicamente, no desenvolvimento profissional dos Recursos Humanos, na revisão de alguns instrumentos de gestão, na criação de novos instrumentos, revisão de alguns processos e metodologias, tendo-se registado a colaboração de todas as equipas, tudo numa estratégia de capacitação da AAC para o cumprimento das suas funções a nível de excelência.

Enquadramento Legal

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

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

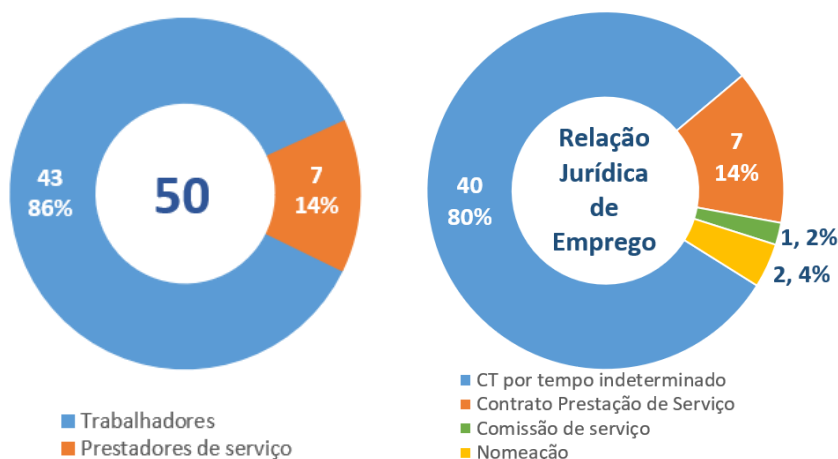
Caracterização dos Recursos Humanos

Em 31 de dezembro de 2022 a AAC contava com 50 colaboradores em efetividade de funções (vs. 48 em 2021), dos quais 43 trabalhadores e 7 prestadores de serviço (vs. 40 trabalhadores e 8 prestadores de serviço em 2021).

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.

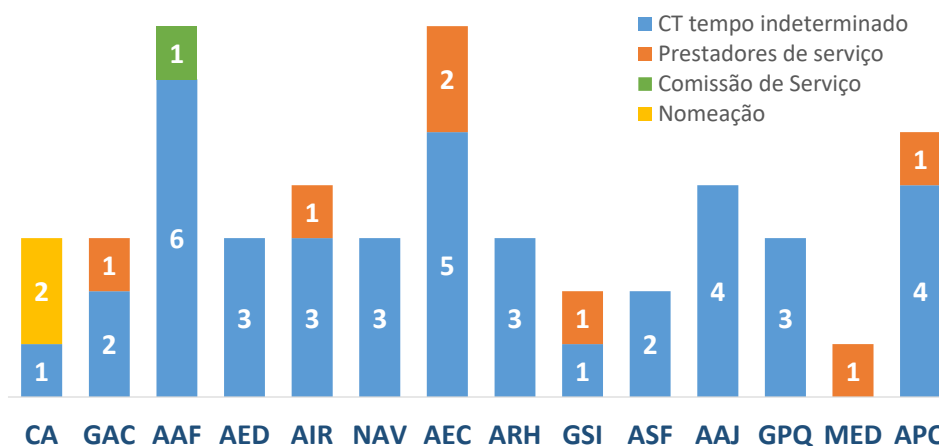
Do total dos 50 colaboradores ativos, 40 (80%) pertencem ao quadro de pessoal da AAC, vinculados por contratos de trabalho por tempo indeterminado, um encontra-se em regime de comissão de serviço (2%), dois em regime de nomeação (4%) e sete em regime de prestação de serviço (14%).

Figura 6 – Colaboradores ativos em 31/12/2022



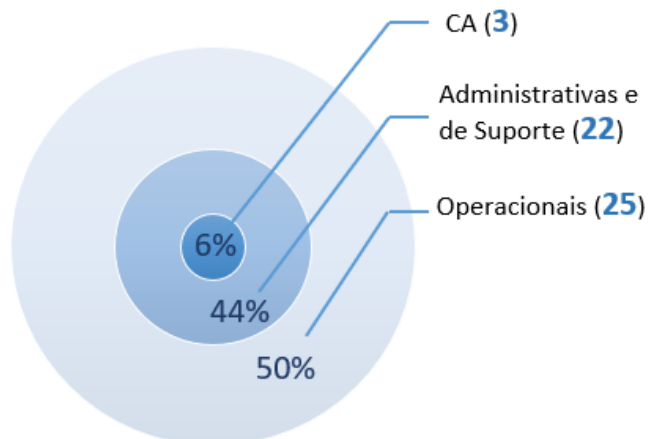
Pelo número dos colaboradores alocados se destacam: AAF e AEC com sete trabalhadores cada APO com cinco colaboradores. A unidade AEC destaca-se ainda pelo maior número dos prestadores de serviços.

Figura 7 – Colaboradores por Unidade Orgânica (UO)



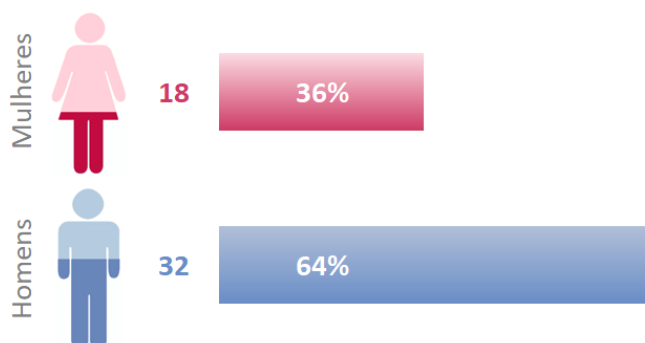
Constituem o grupo predominante os colaboradores afetos às Unidades Orgânicas Operacionais³ no total de 25 (50%), seguidos pelos 22 colaboradores afetos às áreas Administrativas e de Suporte⁴ (44%). O CA em 2022 era formado por Presidente e dois Administradores.

Figura 8 – Colaboradores por grupo, em 31/12/2022



Em matéria de género, a AAC contava com 32 (64%), colaboradores ativos do sexo masculino, face aos 18 (36%) do sexo feminino.

Figura 9 – Colaboradores por género, 2022



³ Incluem: AIR, NAV, AED, APO, ASF, AEC, MED

⁴ Incluem: ARH, AAF, GSI, GPQ, GAC, AAJ

Trabalhadores

No que se refere aos grupos profissionais, constata-se predominância dos Técnicos Superiores com 35% (15) do total dos trabalhadores ativos, seguidos pelos Inspectores e Coordenadores com 23% (9), cada.

Tabela 1 – Trabalhadores por grupo profissional

Grupo Profissional	Mulheres	Homens	Total	%
Dirigentes	1	2	3	7%
Coordenadores	4	5	9	21%
Técnicos Superiores	6	9	15	35%
Inspectores	0	9	9	21%
Administrativos	4	0	4	9%
Auxiliares	2	1	3	7%
Total	17	26	43	100%

No que se refere à antiguidade, 67,4% (29) 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 39,5% (17).

A antiguidade média dos trabalhadores situava-se em 11 anos, sendo 10 anos para o sexo masculino e 13 anos para o sexo feminino.

Tabela 2 – Trabalhadores por antiguidade

Antiguidade	Mulheres	Homens	Total	%
Até 5 anos	6	11	17	39,5%
De 6 a 10 anos	5	7	12	27,9%
De 11 a 20 anos	1	3	4	9,3%
De 21 a 30 anos	3	4	7	16%
31 ou mais	2	1	3	7,0%
Total	17	26	43	100%

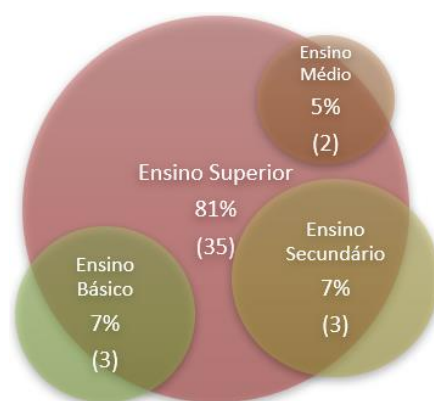
Relativamente a estrutura etária, 65,2% (28) dos trabalhadores ativos encontram-se na faixa etária entre 31 e 50 anos, sendo predominante o escalão da idade entre 41 e 50 anos com 35% (15) do total.

Tabela 3 – Trabalhadores por escalão etário

Escalão etário	Mulheres	Homens	Total	%
Até 30 anos	1	3	4	9,3%
Entre 31 e 40 anos	5	8	13	30,2%
Entre 41 e 50 anos	7	8	15	35%
Entre 51 e 60 anos	4	6	10	23%
Mais de 61 anos	0	1	1	2%
Total	17	26	43	100%

A média etária dos trabalhadores ativos em 31 de dezembro de 2022 é de 44 anos, um ano a mais que em 2021. Relativamente à média etária dos dois sexos, a média etária do sexo feminino é de 45 anos e do masculino é de 44 anos.

Figura 10 – Trabalhadores por nível académico



Tal como em anos anteriores, em 2022 constata-se que os trabalhadores detentores de habilitação de nível superior representam a maioria do universo dos no ativo, num total de 81% (35).

Prestadores de Serviço

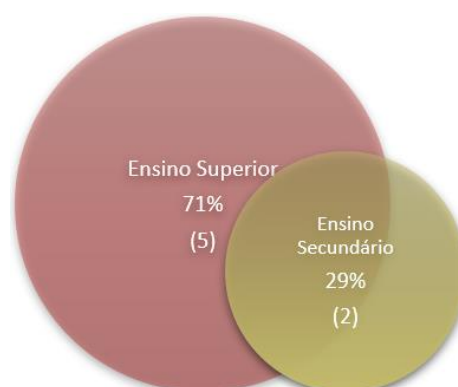
Os colaboradores em regime de prestação de serviço se enquadram, na sua maioria, nas faixas etárias mais elevadas. Assim, 72% dos prestadores de serviço encontram-se na faixa etária entre 41 e 60 anos, sendo predominante o escalão da idade entre 41 e 50 anos com 43%.

Tabela 4 – Prestadores de serviço por escalão etário

Escalão etário	Mulheres	Homens	Total	%
Até 30 anos	1	0	1	14%
Entre 31 e 40 anos	0	0	0	0%
Entre 41 e 50 anos	0	3	3	43%
Entre 51 e 60 anos	0	2	2	29%
Mais de 61 anos	0	1	1	14%
Total	1	6	7	100%

A maioria dos prestadores de serviço (71%) possui a habilitação de nível superior.

Figura 11 – Prestadores de serviço por nível académico



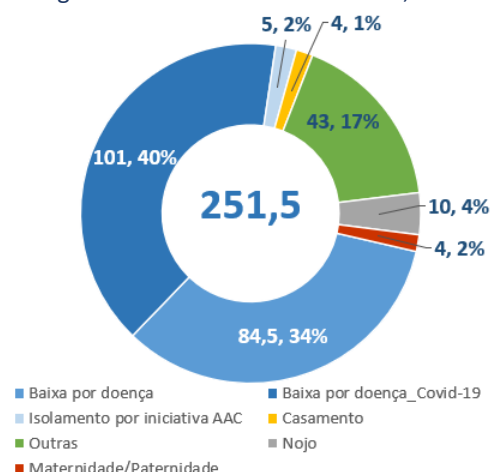
É de referir que a 31 de dezembro um colaborador em regime de prestação de serviço desempenhava a função de Coordenador.

Absentismo

De janeiro a dezembro de 2022 registou-se um total de 251,5 dias de ausências ao trabalho, menos 25 dias que no ano anterior, com maior incidência das faltas originadas pela doença com 185,5 dias (74%), destas 101 (40%) por baixa médica devida ao COVID-19. As Outras Faltas Justificadas/Autorizadas somaram 43 dias de ausência (17%) representam segunda maior causa das ausências.

A taxa de absentismo no ano 2022 situou-se nos 2.5%, menos 0.4% que no ano anterior.

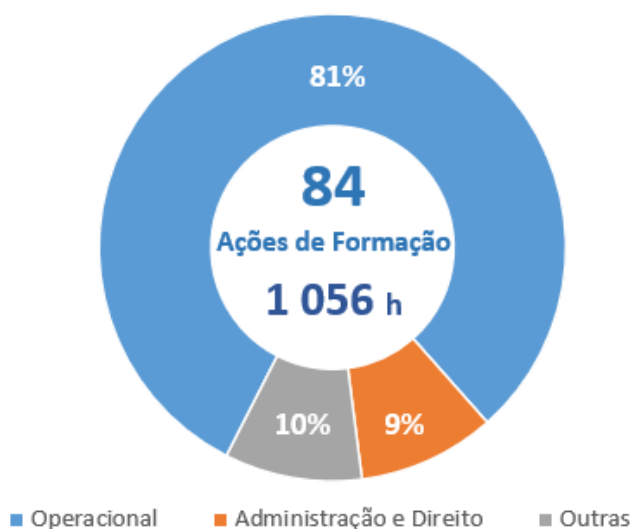
Figura 12 – Ausências ao trabalho, 2022



Formação

Em 2022 foram levadas a cabo 84 ações de formação com carga horária total de 1 056 horas, que contaram com 312 participações, tendo abrangido 48 colaboradores.

Figura 13 – Tipologia das ações de formação, 2022



Em média, foram realizadas 3,4 horas de formação por cada participante. A taxa de participação global em ações de formação é de 96%.

Do total das formações 51 foram financiadas ou ofertadas por entidades internacionais ligadas a aviação civil. Em 33 ações e formação ministradas por conta da AAC investiu-se um valor de 9,8 milhões ESC.

Das ações de formação realizadas, que incluem cursos, seminários, workshops e conferências, 21 foram na modalidade presencial, 58 na modalidade e-learning e cinco na modalidade mista.

As ações de formação foram, essencialmente, de natureza operacional, com 69 ações de formação (82%), seguidas pelas nove ações de formação de natureza técnica (11%).

2.4. Stakeholders

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

Classificação	Instituições	Organismos internacionais no domínio da aviação civil Estado Parceiros Institucionais Organismos de Fiscalização e Controlo	Categoria
	Clientes	Prestadores de Serviços da Aviação Civil Pessoal Aeronáutico Examinadores do Pessoal Aeronáutico Colaboradores	
	Beneficiários	Utilizadores / Beneficiários	

Classificação	Categoria	Key Stakeholders
Instituições	Organismos internacionais no domínio da aviação civil	Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) Organização da Aviação Civil Internacional (IATA) Comissão Africana de Aviação Civil (AFCAC) Grupo de Acordo de Banjul (BAG) Organização de Supervisão da Segurança Operacional do Grupo de Acordo de Banjul (BAGASOO) Comunidade das Autoridades de Aviação Civil Lusófonas (CAACL) Administração Federal da Aviação (FAA) Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA)
	Estado	Ministério do Turismo e Transportes Ministério das Finanças e do Fomento Empresarial Ministério da Defesa Nacional Ministério da Administração Interna Ministério da Saúde Ministério dos Negócios Estrangeiros, Cooperação e Integração Regional Ministério das Infraestruturas, Ordenamento do Território e Habitação
	Parceiros Institucionais	Instituto Nacional de Estatística (INE) Instituto Nacional de Meteorologia e Geofísica (INMG) Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes de Aviação e Marítima (IPIAAM) Polícia Nacional (PN) Forças Armadas (FA) Serviço Nacional de Protecção Civil (SNPC)
	Organismos de Fiscalização e Controlo	Unidade de Acompanhamento do Sector Empresarial do Estado (UASE) Comissão Especializada Competente da Assembleia Nacional Tribunal de Contas Inspeção Geral das Finanças
Clientes	Prestadores de Serviços do setor da Aviação Civil	Operadores aéreos Operadores aeroportuários Prestadores de serviços de Navegação Aérea Prestadores de Serviços de Assistência em Escala (Handling) Organizações de formação aprovadas (ATO) Organizações de manutenção aprovadas (OMA)
	Pessoal Aeronáutico	Pilotos Tripulação de Cabina Oficiais de Operações de Voo (OOV) Técnicos de Manutenção de Aeronaves (TMA) Controladores de Tráfego Aéreo (CTA)
	Examinadores do Pessoal Aeronáutico	Examinadores Médicos Aeronáuticos (AME) Examinadores de Proficiência Linguística Examinadores de Pilotos Examinadores de membros de Tripulação de Cabina
	Colaboradores	Colaboradores da AAC
Beneficiários	Utilizadores / Beneficiários	Passageiros Comunicação Social Investigadores Público interessado

2.5. Planeamento Estratégico

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

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

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

Em articulação com os Objetivos Estratégicos e assentes na estratégia previamente identificada, foram definidos pelo Conselho de Administração da AAC 28 (vinte e oito) Objetivos Operacionais para o ano 2022, para as diversas áreas de intervenção da AAC.

Apresentamos seguidamente os Objetivos Operacionais definidos para o ano 2022:

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

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

3. ATIVIDADE JURÍDICA

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

Neste âmbito, em 2022 foram aprovados e publicados:

- (i) Regulamento n.º 01/AAC/2022, que disciplina a realização de voos de aviação geral, de natureza privada, no território nacional;
- (ii) Diretiva n.º 01/MED/2022 “Restabelecimento dos privilégios do certificado médico do pessoal aeronáutico após infeção por Covid-19”.

Previamente à aprovação, esses atos normativos foram submetidos a consulta pública (nos anos 2021 e 2022, respetivamente), nos termos do artigo 22.º dos Estatutos da AAC.

Ao longo do ano 2022 foram ainda submetidos à consulta pública os seguintes projetos de atos normativos, cuja aprovação e publicação se preveem para o ano 2023:

Temática	Descrição	Tipo
Projeto de Aeródromo	CV-CAR 14.2 (2ª Edição) que estabelece as normas e especificações sobre o projeto de aeródromos terrestres, abertos ao uso público, as quais prescrevem os dados do aeródromo, características físicas, ajudas visuais à navegação, de indicação de zonas de uso restrito, sistemas elétricos, equipamentos, instalações e procedimentos de manutenção do aeródromo.	CV-CAR
Formato Global de Reporte das Condições de Superfície da Pista (GRF)	Diretiva nº. 10/AED/2022 que estabelece a metodologia de avaliação da condição de superfície da área de movimento, principalmente da pista, designada como Formato Global de Reporte (GRF)	Diretiva

No âmbito das consultas públicas realizadas em 2022, a AAC recebeu quatro contributos com comentários e propostas de alteração, todos relativamente à 2ª Edição do CV-CAR 14.2 “Projeto de Aeródromo”.

Em 2022 continuaram os trabalhos nos projetos de atos normativos sobre Trabalho Aéreo e de Drones e foi iniciada a revisão de seguintes regulamentos: (i) CV-CAR 15 “Serviços de informação aeronáutica”, (ii) CV-CAR 2.1 “Licenciamento de tripulação de voo e oficial de operações de voo”, (iii) CV-CAR 8 “Operações”, (iv) Instrução n.º 20/DSV/2015 “Restabelecimento dos privilégios das licenças e reemissão e/ou qualificações”, (v) CV-CAR 5 “Aeronavegabilidade das aeronaves que operam em Cabo Verde” e (vi) Circular Técnico nº. CT-33-003 “Emissão de um Certificado de Aeronavegabilidade”. É exetável a conclusão da revisão dos atos normativos referidos supra no decorrer do ano 2023.

No ano de 2022 houve uma diminuição no número de casos de Covid-19 no mundo e no país, o que teve implicações no sector aéreo, e, como resultado, a AAC garantiu a adoção de medidas regulamentares imediatas, refletindo a alteração da situação epidemiológica no país e as sucessivas alterações legislativas

na Instrução Nº 003/AAC/2020 “Gestão de Passageiros, Tripulação e Pessoal Aeroportuário em Contexto da Pandemia COVID-19”, que em 2022 foi revista por quatro vezes (Revisões 9 a 12).

No âmbito da execução dos seus poderes sancionatórios, no decurso de 2022, a AAC instaurou nove (9) processos de contraordenação, que culminaram com o pagamento das respetivas coimas.

Estando sob responsabilidade da AAC a organização, execução e manutenção de todos os processos relacionados com o Registo Aeronáutico Nacional (RAN), foram, em 2022, registados no RAN:

- Três aeronaves, sendo duas operada pela TICV (D4-BFA e D4-BFE) e uma pela TACV (D4-CCI);
- um cancelamento de registo da aeronave operada pela TACV (D4-CCG);
- registos de diversos atos correlacionados.

Em 31 de dezembro de 2022 encontravam-se registadas no RAN quatro aeronaves, uma da TACV (D4-CCI) e três da TICV (D4-BFA, D4-BFE e D4-BFB).

4. ATIVIDADE INTERNACIONAL

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

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

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



COOPERAÇÃO INTERNACIONAL

No âmbito da cooperação com autoridades aeronáuticas de países terceiros, que permite trocas recíprocas de *know how* que contribuem para melhoria das instituições na prossecução das respetivas atribuições, foram realizadas em 2022 as ações de Cooperação Técnica com Autoridades de Aviação Civil congéneres, abaixo descritas.

Cooperação Técnica com ANAC de Angola

Em 2022, no âmbito do Memorando da cooperação em vigor, a AAC prestou apoio técnico a ANAC de Angola nos domínios de Navegação Aérea, Aeródromos, Licenciamento, Segurança e Facilitação (*Security*) e Recursos Humanos, na preparação para auditoria da USOAP-CMA da ICAO, que teve lugar entre 30 de novembro e 12 de dezembro de 2022.

Cooperação Técnica com INAC de São Tomé e Príncipe

Em julho de 2022 a Agência de Aviação Civil recebeu a delegação do Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC) da República de São Tomé e Príncipe com objetivo de relançar o processo de cooperação entre as duas instituições.

Desta forma, foram preparados os alicerces para a revisão do Acordo de Cooperação entre as duas Agências, em vigor (assinado em abril de 2014), e a consagrado um novo Acordo de Cooperação com intuito de reforço da cooperação técnica operacional no sector da aviação civil entre os Estados.

No novo Acordo se encontram previstas ações de formação e treino de pessoal técnico e operacional, a troca de informações relativamente aos programas, projetos, resultados de pesquisas e publicações, intercâmbio de profissionais especializados.

O outro objetivo do novo Acordo 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 de Portugal

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

Cooperação Técnica com Autoridade de Aviação Civil de Moçambique (IACM)

Em novembro de 2022 a Agência de Aviação Civil recebeu uma delegação da Autoridade de Aviação Civil de Moçambique (IACM) para intercâmbio nas áreas de Regulação Económica e Defesa do Consumidor, e de Planeamento, Qualidade e Estatística.

Os objetivos do intercâmbio visaram a melhoria na elaboração de planos estratégicos e mecanismos de seguimento e monitorização da sua execução, a produção de informação estatística no setor da aviação civil, os processos de licenciamento das operadoras aéreas e dos prestadores de serviço de assistência em escala, gestão do sistema de defesa do consumidor, análises económicas financeiras das transportadoras aéreas, a gestão dos acordos de serviços aéreos, entre outros.

Cooperação Técnica com ANAC do Brasil e com Autoridade de Aviação Civil da Nigéria (NCAA)



Em 2022 a Agência de Aviação Civil de Cabo Verde (AAC) contou com a assistência técnica da ANAC do Brasil e da Autoridade de Aviação Civil da Nigéria (NCAA) nos domínios de aeronavegabilidade e de licenciamento nos processos de certificação da primeira aeronave Embraer 190-100 IGW da Transportes Interilhas de Cabo Verde (TICV) e de alteração do certificado do operador aéreo TICV com inclusão das operações internacionais.

Esses processos incluíram i) inspeção documental e física da aeronave e dos seus registos nos Estados Unidos, que culminou com emissão dos certificados de matrícula e de aeronavegabilidade do aparelho Embraer ERJ 190 da TICV ii) avaliação em Amsterdão do simulador de Embraer ERJ 190 com vista à sua certificação e inspeção do treino de qualificação de pilotos referente a esse tipo de aparelho, iii) supervisão da fase de voo de demonstrações de evacuação de emergência, amaragem forçada e voos de demonstração.

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 14 – Participação em grupos de trabalho internacionais, 2022



No decorrer do ano, a Autoridade Aeronáutica participou em 39 eventos de trabalho promovidos pelas organizações internacionais e regionais ligadas ao setor de aviação civil, destacando-se 22 eventos (56%) organizados pela Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO).



Em 19 eventos de trabalhos (49%) a participação foi realizada por via virtual.

A relação dos eventos em que AAC participou durante o ano de 2022 encontra-se apresentada no Anexo I deste Relatório.

ACOMPANHAMENTO DE AUDITORIAS E DE INSPEÇÕES DE ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS

Entre os dias 12 e 16 de setembro de 2022, a AAC, enquanto autoridade aeronáutica de Cabo Verde, acompanhou a condução dos trabalhos realizados no âmbito da ação de controlo de conformidade AVSEC, efetuada pela Autoridade Nacional de Aviação Civil (ANAC) de Portugal à TACV no Aeroporto Internacional da Praia – Nelson Mandela (AIDP-NM), para revalidação do estatuto de “transportadora de carga ou correio aéreo que opera para a União Europeia a partir do aeroporto de um país terceiro - ACC3”.

A inspeção decorreu da regulamentação da aviação civil da União Europeia que estipula que as transportadoras aéreas que transportem carga/correio de um aeroporto de um país terceiro para trânsito, transferência, ou descarga em qualquer aeroporto da União Europeia, devem ser designados ACC3, e por consequente sujeitas à verificação de conformidade.

5. SEGURANÇA OPERACIONAL (SAFETY)

A nível da Segurança Operacional, a AAC atua em cinco domínios interligadas que se encontram apresentadas na Figura 17.

Figura 15 – Domínios de atuação a nível de Segurança Operacional



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



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



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



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



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



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

5.1. Plano e Programa Nacional de Segurança Operacional

Plano Nacional de Segurança Operacional (NASP)

Em 2022, a Agência de Aviação Civil desenvolveu o Plano Nacional de Segurança Operacional (NASP⁵) para período 2023-2025, que decorre de uma das recomendações da Organização Internacional da Aviação Civil através do Plano Global da Segurança de Aviação (GASP⁶). Para o desenvolvimento e implementação do NASP, Cabo Verde beneficiou de uma assistência técnica através do Bureau Regional da ICAO para a África Ocidental e Central (WACAF) e do *Technical Cooperation Bureau* da ICAO, num processo inclusivo, que permitiu envolver diversos *stakeholders* ligados à segurança operacional, entre os quais, para além da AAC, participaram o Instituto de Prevenção e Investigação de Acidentes Aéreos e Marítimos (IPIAAM), os Aeroportos e Segurança Aérea (ASA), os Transportes Aéreos de Cabo Verde (TACV) e os Transportes Interilhas de Cabo Verde (TICV).

O objetivo do NASP, de carácter cíclico e estratégico, é contribuir para a melhoria contínua da segurança operacional da aviação civil cabo-verdiana por meio da identificação de áreas de atuação prioritárias para os próximos anos. Esse planeamento confere à AAC e aos demais *stakeholders* do sistema de aviação maior

previsibilidade ao sinalizar os objetivos estratégicos de segurança operacional que serão perseguidos e, em função disto, possibilita uma alocação mais racional de recursos nas áreas que apresentam maiores preocupações quanto à segurança operacional.

O NASP contém objetivos, metas, indicadores e iniciativas que abordam os principais riscos de segurança operacional na aviação civil para o período compreendido entre 2023 e 2025, identificados a partir de uma avaliação do Programa de Segurança Operacional do Estado e da análise do desempenho da aviação civil em termos nacionais e internacionais (ex: USOAP-CMA). Estas análises buscaram identificar os distintos perfis de risco apresentados pelos diferentes setores da aviação nacional, dando origem à identificação e priorização das questões de segurança operacional abordadas neste documento.

Para atingir os objetivos de Segurança Operacional o NASP estabelece seis metas para período 2023-2025 (Anexo II):

Meta 1 - Atingir uma redução contínua dos riscos de segurança operacional;

Meta 2 - Reforçar as capacidades de supervisão da segurança;

Meta 3 - Implementar um programa nacional de segurança operacional (PNSO) eficaz;

Meta 4 - Aumentar a colaboração a nível regional para reforçar a segurança;

Meta 5 - Promover a utilização das redes de partilha dos programas da indústria e das informações sobre segurança;

Meta 6 - Assegurar a existência de infraestruturas adequadas para apoiar operações seguras.



⁵ National Aviation Safety Plan

⁶ Global Aviation Safety Plan

Programa Nacional de Segurança Operacional (PNSO)

Cabo Verde na qualidade do Estado contratante da Convenção de Aviação Civil Internacional, atendendo a diretriz da Organização de Aviação Civil Internacional (ICAO) para que todos os signatários estabelecessem um Programa Nacional de Segurança Operacional (PNSO), voltado para o alcance de níveis aceitáveis de segurança operacional nas atividades de aviação civil, subscreveu esta iniciativa, atribuindo, pela Resolução nº 85/2014 de 22 de outubro, atualizada pela Resolução nº 70/2021 de 9 de julho, a responsabilidade pela implementação e manutenção do PNSO à AAC⁷.

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

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

São os processos-chave de um SGSO:

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

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

No âmbito do PNSO foram realizados no decorrer do ano 2022:

- **Atualização do Plano de Implementação do PNSO para o período de 2023 a 2025, de modo a alinhá-lo com o Plano Nacional de Segurança Operacional (NASP).**

⁷ A mesma Resolução criou a Comissão Nacional de Segurança Operacional (CNSO) composta por Presidente da AAC, Presidente da Comissão de Prevenção e Investigação de Acidentes de Aviação e um representante do Ministério que tutela Aviação Civil, com objetivo de coordenação entre entidades e serviços que intervêm na definição e aplicação das normas, recomendações e procedimentos no domínio de segurança operacional.

- Avaliação da solicitação de aprovação dos novos Gestores da Segurança Operacional dos operadores aéreos (TACV e TICV) e atualização dos planos de implementação do SMS dos prestadores de serviço.

Em 31 de dezembro de 2022 encontravam-se implementadas 31 atividades (24%) constantes do Plano de Implementação do Programa Nacional de Segurança Operacional, 43 atividades (34%) encontravam-se parcialmente implementadas e 53 (42%) encontravam-se por implementar.

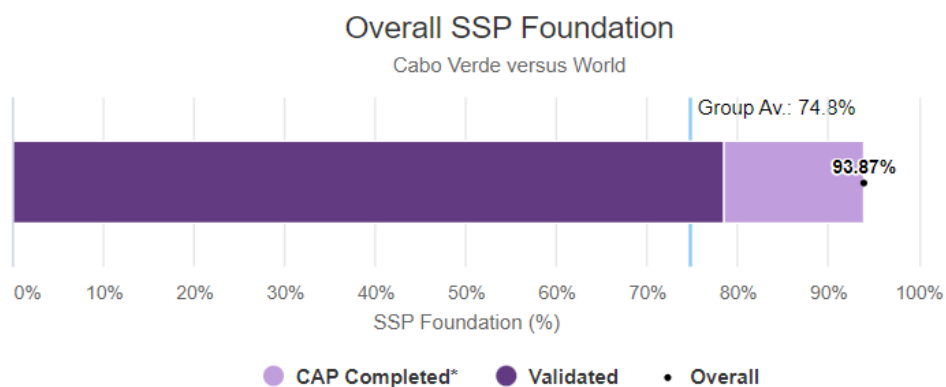
Figura 16 – Status de implementação do PNSO em 31/12/2022



O Plano de Implementação do PNSO inclui igualmente *Protocol Questions* da ICAO associados ao PNSO, designados como SSP Foundation PQ⁸.

Em conformidade com a ICAO, Cabo Verde encontra-se num nível avançado de cumprimento dos SSP Foundation PQ, atingindo em 2022 o nível de cumprimento de 92,72%, superior à média mundial de 74,42%.

Figura 17 – Nível de cumprimento pela Cabo Verde de SSP Foundation PQ em 31/12/2022

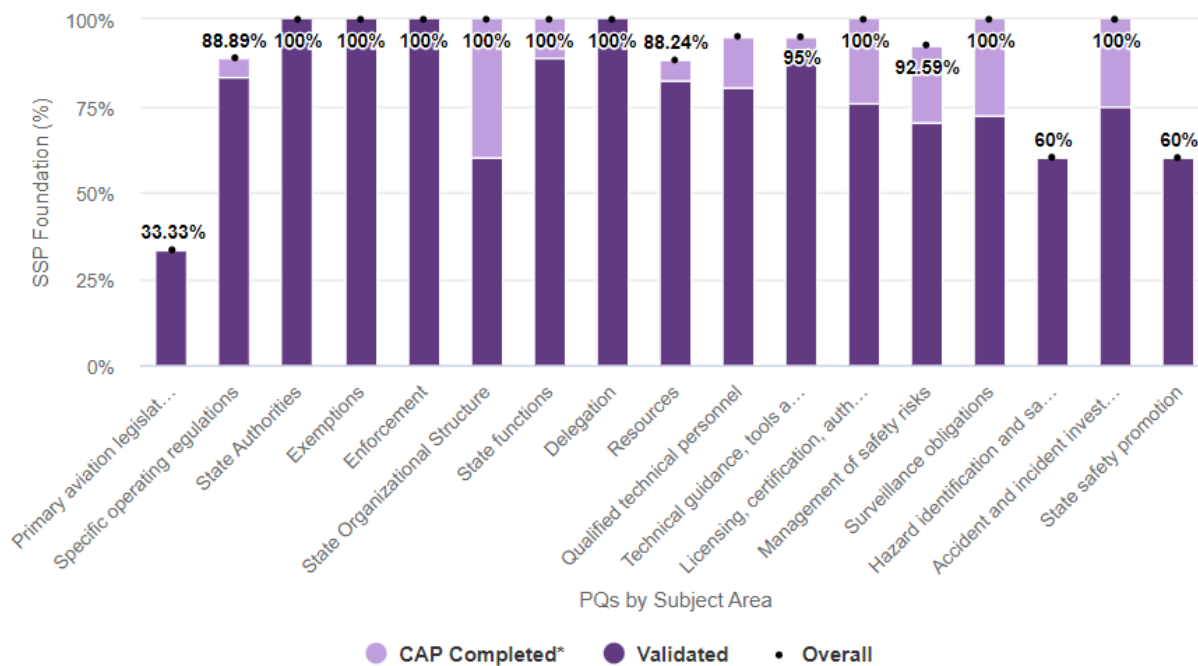


Fonte: ICAO

O nível de implementação pela Cabo Verde em 31 de dezembro de 2022 dos *SSP Foundation PQ* por área se encontra apresentado na Figura 18.

⁸ State Safety Programme Foundation Protocol Questions

Figura 18 – Nível de cumprimento de SSP Foundation PQ, por área, em 31/12/2022



Fonte: ICAO

Observamos que ICAO, no *Global Aviation Safety Plan*, prevê a implementação de *SSP Foundation PQ* em 2023, a implementação de um PNSO por todos os Estados até 2025, sendo que se prevê a implementação efetiva (amadurecida) do PNSO até 2028.

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

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

Seguidamente apresentam-se os números da atividade de Licenciamento, Certificação e Registo no domínio de segurança operacional (*Safety*), levados a cabo pela Agência nos últimos 4 (quatro) anos.

Tabela 5 – Atividade de Licenciamento, Certificação, Aprovação e Registo, *Safety*, 2019-2022

	2019	2020	2021	2022
Certificação de Aeródromos	3	6	2	2
Certificação dos Serviços Navegação Aérea	2	-	-	1
Certificação Operadores Aéreos Nacionais (AOC)	2	2	3	2
Certificação das Aeronaves	10	5	11	13
Registo das Aeronaves	2	-	7	4
Certificação OMA's Nacionais	1	2	1	3
Certificação OMA's Extranjeiras	6	-	3	1
Certificação Médica	180	93	87	106
Licenciamento Pessoal Aeronáutico	376	218	167	247
Certificação ATO	1	3	2	6
	583	329	283	385

Durante o ano de 2022 a autoridade aeronáutica concluiu 385 processos associados a Licenciamento, Certificação, Aprovação e Registo no domínio *Safety*, traduzindo-se num aumento de 62% face ao ano anterior, atingindo 66% dos processos do ano 2019.



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

A retoma das operações no setor levou ao aumento dos processos de Licenciamento, Certificação, Aprovação e Registo nos domínios *Safety*.

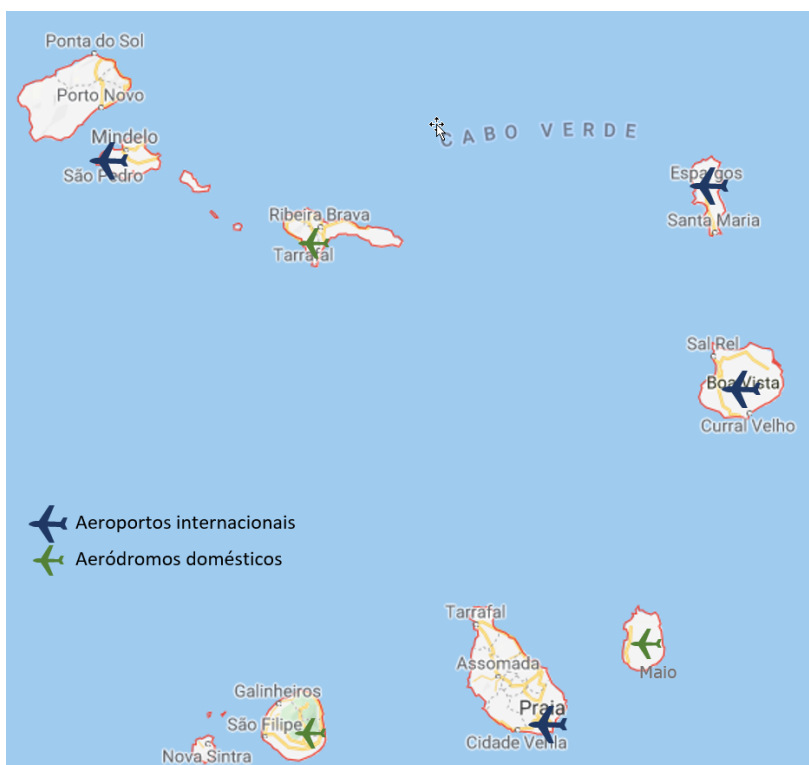
Segue a síntese da atividade de Licenciamento, Certificação e Registo do ano 2022, por domínio de segurança operacional (*Safety*).

Certificação dos aeródromos

Atualmente Cabo Verde conta com 4 (quatro) aeródromos com operações internacionais e 3 (três) aeródromos com operações domésticas, todos abertos ao público (Figura 19).

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

Figura 19 – Aeroportos e Aeródromos de Cabo Verde ativos em 2022



As características dos Aeródromos de Cabo Verde se encontram apresentados na Tabela 6.

Tabela 6 – Características dos Aeródromos de Cabo Verde

Aeroporto/Aeródromo	Localização	Código		Elevação do aeródromo	Pista			Certificado Aeródromo
		IATA	ICAO		Cumprim.	Largura	Pavimento	
Aeroporto Internacional Amílcar Cabral	Sal, Espargos ¹	SID	GVAC	56 m	3000 m	45 m	Asfalto	✓
Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela	Santiago, Praia	RAI	GVNP	95 m	2100 m	45 m	Asfalto	✓
Aeroporto Internacional Aristides Pereira	Boa Vista, Rabil	BVC	GVBA	27,73 m	2100 m	45 m	Asfalto	✓
Aeroporto Internacional Cesária Évora	São Vicente, São Pedro ¹	VXE	GVSV	31 m	2000 m	45 m	Asfalto	✓
Aeródromo de São Filipe	Fogo, São Filipe	SFL	GVSF	169 m	1350 m	30 m	Asfalto	N.A.
Aeródromo de Preguiça	São Nicolau, Preguiça	SNE	GVSN	181 m	1398 m	23 m	Asfalto	N.A.
Aeródromo do Maio	Maio	MMO	GVMA	18 m	1200 m	30 m	Asfalto	N.A.

¹ proximidades

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

Todos os aeródromos com operações internacionais se encontram certificados, sendo que durante o ano 2022 foram renovados por um período de cinco (5) anos os certificados de aeródromo do Aeroporto Internacional da Praia - Nelson Mandela (AIDP-NM) e do Aeroporto Internacional Aristides Pereira (AIAP).

Tabela 7 – Aeródromos certificados em 31/12/2022

Nome do aeródromo	Período do Certificado	Válido até	Nº do Certificado
Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (AIAC)	5 (cinco) anos	30-09-2024	CV/CA-004
Aeroporto Internacional da Praia, Nelson Mandela (AIDP-NM)	5 (cinco) anos	30-12-2027	CV/CA-001
Aeroporto Internacional Aristides Pereira (AIAP)	5 (cinco) anos	30-08-2027	CV/CA-002
Aeroporto Internacional Cesária Évora (AICE)	5 (cinco) anos	12-11-2025	CV/CA-003

Outrossim, em 2022 a AAC analisou pedidos de parecer de construção/installação nas áreas de Servidão Aeronáutica, tendo emitido 23 pareceres, sendo:

- 21 (vinte e um) parecer para a Câmara Municipal de Boa Vista;
- 01 (um) parecer para o Ministério das Finanças e do Fomento Empresarial;
- 01 (um) parecer para o Ministério da Indústria, Comércio e Energia.

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

- Plano de construção para reabilitação da fachada do edifício de SAFEPORT, no Aeroporto Internacional Amílcar Cabral;
- Plano de construção para instalação de Scanner de Bagagem da Alfândega no Aeroporto Internacional Aristides Pereira;
- Plano de construção para sinalização da plataforma no Aeroporto Internacional da Praia-Nelson Mandela;
- Plano de construção para repavimento da pista, vias de serviço e plataforma no Internacional Amílcar Cabral.

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*”, CV-CAR 15 “*Serviço de Informação Aeronáutica*” 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.

Em julho de 2022 foi concluído o processo de certificação do Serviço de Informação Aeronáutica (AIS), iniciado em 2021, e emitido o correspondente certificado com validade de 5 (cinco) anos.

Tabela 8 – Serviços de Navegação Aérea certificados em 31/12/2022

Serviço de Navegação Aérea	Período do Certificado	Valido até	Nº do Certificado
Serviço de Tráfego Aéreo (ATS)	5 (cinco) anos	21-02-2025	CV-ATS-01
Serviço da Telecomunicação Aeronáutica (CNS)	5 (cinco) anos	21-02-2025	CV-CNS-01
Serviço de Informação Aeronáutica (AIS)	5 (cinco) anos	04-07-2027	CV-AIS-01

Em 31 de dezembro de 2022 encontravam-se certificados três (03) serviços de Navegação Aérea: ATS, CNS e AIS.

No decorrer do ano 2022 houve uma grande mudança do paradigma no sistema de informação aeronáutica de Cabo Verde, passando do serviço de informação aeronáutica (AIS) para a gestão da informação aeronáutica (AIM).

Certificação dos Operadores Aéreos

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

Em 31 de dezembro de 2022 e de 2021 os dois operadores aéreos nacionais, TACV e TICV detinham o Certificado de Operador Aéreo (AOC) válido, que tinha sido renovado anualmente.

Tabela 9 – Certificados de Operadores Aéreos válidos em 31/12/2022

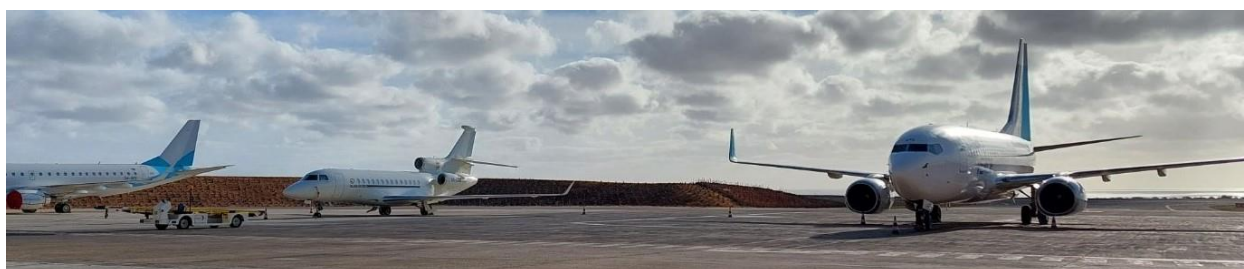
Operadora Aérea	Nº de AOC	Valido até
Transportes Aéreos de Cabo Verde (TACV)	CV-01/AOC	30/04/2023
Transportes Interilhas de Cabo Verde (TICV)	CV-05/AOC	07/11/2023

No decurso de 2022, no âmbito da Certificação dos Operadores Aéreos, destacam-se ainda as seguintes atividades realizadas:

- Início do processo de alteração do AOC da TICV para inclusão da aeronave Embraer e operações aéreas internacionais;
- Renovação e alteração do AOC da TACV com a introdução da aeronave B737-700 com matrícula D4-CCI;
- Renovação do AOC da TICV;
- Aprovação de 4 instrutores da TACV para áreas diversas;
- Autorização de um verificador de piloto para a aeronave B737-700 (TACV)
- Aprovação de dois dispositivos de treino artificial da ATO CAE em Holanda para treino dos pilotos da TACV.

Registo e Certificação das Aeronaves

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



Em 2022 foram registados no RAN:

- Um abate do registo da aeronave com matrícula D4-CCG da TACV;
- Três registos das matrículas das aeronaves, sendo:

- D4-BFA e D4-BFE da TICV
- D4-CCI da TACV.

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

- A operadora aérea TACV a 01 de janeiro de 2022 tinha registada em Cabo Verde e listada no seu OpsSpecs uma aeronave B757-200 com matrícula D4-CCG, que foi abatida do RAN a 26 de outubro. Em 29 de abril foi registada no RAN a aeronave D4-CCI.
- A operadora aérea TICV a 01 de janeiro de 2022 tinha registada em Cabo Verde e listada no seu OpsSpecs uma aeronave ATR72-212A, com matrícula D4-BFB. Em 3 de fevereiro foi registada no RAN nova aeronave ATR72-212A (600) com matrícula D4-BFA e em 3 de junho foi registada no RAN a primeira aeronave em Cabo Verde do tipo Embraer ERJ190-100 IGW com matrícula D4-BFE.

Em 31 de dezembro de 2022 encontravam-se registadas no RAN quatro aeronaves, uma da TACV e três da TICV.

Tabela 10 – Aeronaves inscritas no Registo Aeronáutico de Cabo Verde em 31/12/2022

Operadora Aérea	Marca	Modelo	Matrícula
Transportes Aéreos de Cabo Verde (TACV)	Boeing	B737-700	D4-CCI
Transportes Interilhas de Cabo Verde (TICV)	ATR Gie	ATR72-212A	D4-BFB
	ATR Gie	ATR72-212A	D4-BFA
	Embraer	ERJ190-100 IGW	D4-BFE

No que diz respeito a certificação das aeronaves, no decurso do ano 2022 decorreram três processos de certificação, todos concluídos: i) D4-BFA e D4-BFE da TICV e ii) D4-CCI da TACV.

Tabela 11 – Atividade de Certificação das aeronaves, 2022

Tipologia	Nº
Certificação das Aeronaves	3
Emissão Certificados da Navegabilidade (CN)	3
Renovação Certificados da Navegabilidade (CN)	1
Emissão de Licenças de Estação de Rádio (LER)	3
Renovação de Licenças de Estação de Rádio (LER)	0
Emissão de Certificados de Ruído (CR)	3

Ainda em 2022, no âmbito da atividade de certificação, foram emitidos três e renovado um Certificado de Navegabilidade (CN), emitidas três Licenças de Estação de Rádio (LER) e três Certificados de Ruído (CR).

Tendo em conta que a aeronave Embraer ERJ190-100 IGW foi a primeira deste tipo a ser registada no RAN de Cabo Verde, houve a necessidade de aceitação prévia do Código de Aeronavegabilidade do Estado do desenho, i.e. Brasil, através da Deliberação do CA da AAC Nº 2/13/CA-2022 de 9 de março. Após a aceitação foi emitido *Type Acceptance Certificate* Nº AAC-TAC-006 de 21 de abril.

Ainda, para efeito de certificação da aeronave Boeing 737-700 com matrícula D4-CCI foi necessário efetuar a emenda do *Type Acceptance Certificate* Nº AAC-TAC-004 para inclusão do Modelo “-700” do tipo Boeing 737 em 26 de abril.

Organizações de Manutenção

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

O Certificado de Organização de Manutenção e as respectivas Especificações de Operações definem quais os modelos de aeronave podem ser atendidos e que tipos de serviços a Organização de Manutenção Aprovada (OMA) pode executar.

No âmbito da atividade de certificação das Organizações de Manutenção Aprovadas nacionais e estrangeiras, no decorrer do ano 2022 a AAC efetuou:

- Certificação da OMA nacional Challenge Technic;
- Renovação de dois Certificados de OMA’s nacionais TACV e TICV;
- Aceitação do Certificado da OMA estrangeira Ethiopian Maintenance, Repair and Overhaul.

Apresentamos seguidamente a relação dos certificados de OMA’s ativos em 31 de dezembro de 2022.

Tabela 12 – Certificados de OMA’s ativos em 31/12/2022

Organização de Manutenção	Âmbito	País	Certificado Nº	Valido até
OMAs NACIONAIS				
TACV	Linha / Base	Cabo Verde	CV-01/OMA	03/05/2023
TICV	Linha	Cabo Verde	CV-03/OMA	09/11/2023
Challenge Technic	Linha	Cabo Verde	CV-04/OMA	24/06/2024
OMAs ESTRANGEIRAS				
LAS - Louro Aeronaves e Serviços	Linha	Portugal	CV-04/OMAE	28/06/2023
Xtreme Aviation LLC	Linha / Base	EUA	CV-09/OMAE	02/05/2023
Airplane Delivery	Linha / Base	França	CV-16/OMAE	09/09/2023
Ethiopian Maintenance, Repair and Overhaul	Linha / Base	Ethiopia	CV-05/OMAE	16/09/2024

Em 31 de dezembro se encontravam certificados sete OMA’s, entre elas três OMA’s nacionais e quatro estrangeiras.

Licenciamento do Pessoal Aeronáutico

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

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

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

Durante o ano 2022 foram levados a cabo 247 processos associados à emissão, validação, conversão, revalidação e renovação de licenças, qualificações e autorizações do Pessoal Aeronáutico (167 em 2021).

A Tabela 13 apresenta os números da atividade de licenciamento, por categoria do Pessoal Aeronáutico.

Tabela 13 – Atividade de Licenciamento do Pessoal Aeronáutico, 2022

Categoria	Emissão	Validação	Conversão	Renovação	Revalidação	Qualificação		
						Emissão	Renovação	Revalidação
Pilotos	4	13	-	-	2	13	29	67
Tripulantes de cabina	-	6	1	-	8	16	4	19
Oficiais de operações de voo	-	-	-	-	4	5	-	3
Técnicos de manutenção de aeronaves	-	12	1	-	2	-	-	-
Controladores de Tráfego Aéreo	-	-	-	-	1	-	-	-
Instrutores	19	-	-	-	-	-	8	-
Verificadores	4	-	-	-	-	-	-	-
Examinadores	5	-	-	-	1	-	-	-
Total	32	31	2	0	18	34	41	89

Ainda no decorrer do ano 2022 foram concedidas 41 autorizações de voo emitidas a Tripulantes de cabina, realizados 14 exames de proficiência em língua inglesa a pilotos e controladores de tráfego aéreo, 16 exames teóricos e 31 exames práticos ao pessoal aeronáutico.

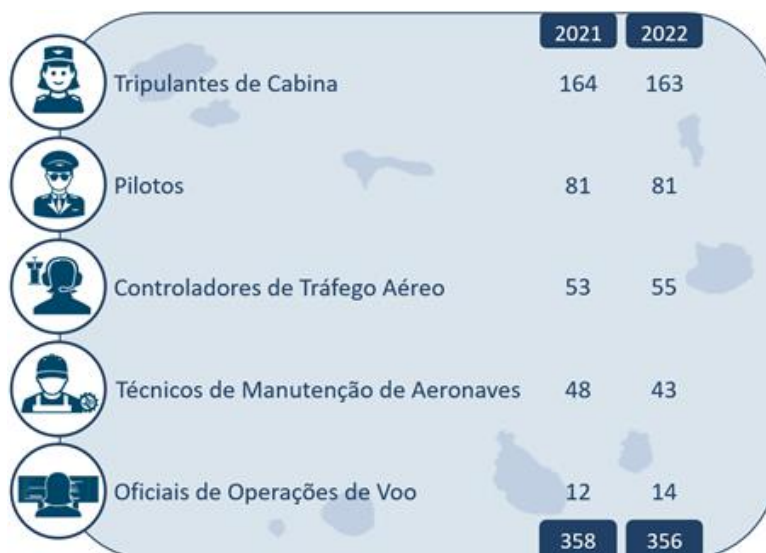
Foram igualmente emitidas/revalidadas/renovadas 164 qualificações, na sua maioria referentes a qualificações de tipo (ATR42/72 ou B757/767) de pilotos e tripulantes de cabina e 34 declarações de autenticidade de licenças de pilotos.

Em 2022 foram revistos e atualizados três (3) exames requeridos no âmbito dos processos de Licenciamento, nomeadamente:

- Dois (02) exames de CV-CAR para conversão e validação da licença de Piloto de Linha Aérea;
- Um (01) exame de CV-CAR para conversão de Atestado/Certificado de Tripulante de Cabina.

A Figura 22 apresenta o Pessoal Aeronáutico com Licenças ativas em 31 de dezembro de 2021 e 2022.

Figura 20 – Pessoal Aeronáutico com Licenças ativas em 31 de dezembro de 2021 e 2022



Em 31 de dezembro de 2022 também detinham licenças ativas 36 instrutores (26 em 2021), 3 verificadores (5 em 2021) e 15 examinadores (14 em 2021) de proficiência de língua inglesa, de pilotos e de tripulantes de cabina.

Certificação das organizações de formação aprovadas (ATO)

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

A 31 de dezembro de 2022, encontravam-se certificadas pela AAC oito organizações de formação estrangeiras, com os cursos a serem ministrados fora de Cabo Verde, mas com o reconhecimento da AAC (Tabela 14).

Tabela 14 – Organizações de Formação Aprovadas à 31/12/2022

Organização de Formação Aprovada (ATO)	País	Certificado Nº
ATR Training Center	França	CV-01/ATOE
Global Training & Aviation	Espanha	CV-02/ATOE
International Flight Academy (IFA)	Portugal	CV-03/ATOE
SENASA	Espanha	CV-05/ATOE
CENFORTEC	Portugal	CV-06/ATOE
MA Aviation Training Center*	Cabo Verde	CV-07/ATOE
Atlantic Aviation Group*	Irlanda	CV-08/ATOE
Flightpath International Ltd*	Canada	CV-09/ATOE

* Certificada em 2022

Durante o ano 2022 a AAC concluiu o processo de certificação de três (03) ATO's, sendo uma nacional - MA Aviation Training Center e duas estrangeiras - Atlantic Aviation Group e Flightpath International Ltd.

A MA Aviation Training Center (MAATCV), primeira Organização de Formação Aprovada Nacional, localizada em Cabo Verde, na ilha do Sal, ministra o curso de Pessoal Navegante de Cabina (PNC), comumente designado como assistentes ou comissários de bordo.

A Atlantic Aviation Group é ATO estrangeira localizada na Irlanda, que ministra formação a Técnicos de Manutenção de Aeronaves (TMA), particularmente no tipo de aeronave Boeing 737-600/700/800/900 (CFM56), nas Categoria B1/B2 e C.

A Flightpath International Ltd é ATO estrangeira com sede em Canada que ministra formação para pilotos, oficiais de operações de voo e técnicos de manutenção no tipo de aeronave Embraer 190/195.

No decorrer do ano ainda foram renovados pela AAC os certificados de três ATO's, designadamente: International Flight Academy (IFA), Global Training & Aviation e ATR Training Center.

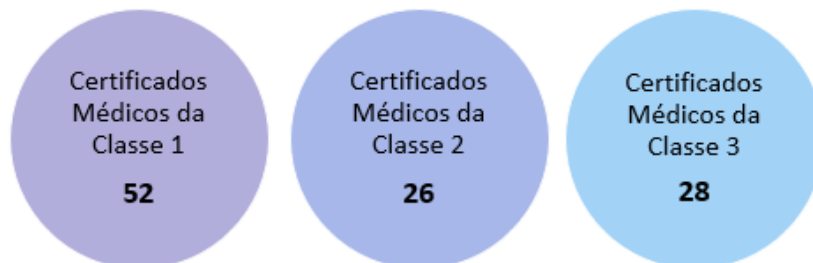
Certificação médica

Compete a AAC, no domínio de Medicina Aeronáutica, designar examinadores médicos aeronáuticos para a execução de inspeções médicas visando a emissão ou revalidação de certificados do pessoal

aeronáutico, certificar as entidades especializadas em medicina aeronáutica que realizam os exames para emissão de certificados e emitir os certificados médicos do pessoal aeronáutico detentor de licença.

Na sequência das atividades de Certificação médica do pessoal aeronáutico, foram emitidos, no decorrer do ano 2022, 106 certificados no total.

Figura 21 – Certificação Médica do Pessoal Aeronáutico, 2022



Em termos de número dos Certificados emitidos destacam-se os Certificados Médicos da Classe 1⁹ com 51% do total (52 certificados emitidos), seguidos pelos Certificados Médicos da Classe 3¹⁰ com 24% do total (28 certificados). Os Certificados Médicos da Classe 2¹¹ representam 25% do total com 26 certificados.

Cumprindo a exigência legal de formação periódica dos examinadores médicos aeronáuticos, no âmbito do programa de capacitação contínua dos Médicos Examinadores da Aviação, a AAC realizou em abril de 2022 o segundo curso de Refrescamento de Médicos Examinadores da Aviação (AME), com duração de dez horas, em que participaram dezasseis médicos.

Durante a formação, os Médicos Examinadores de Aviação reviram conceitos essenciais de certificação aeronáutica, de forma a melhor desempenharem o seu papel no exame médico dos pilotos, do pessoal navegante de cabine (assistentes de bordo) e dos controladores de tráfego aéreo.

⁹ Classe 1 – Pilotos Comerciais

¹⁰ Classe 2 – Pessoal Navegante de Cabina e Pilotos Privados

¹¹ Classe 3 – Controladores de Tráfego Aéreo

5.3. Atividade de Supervisão - Safety

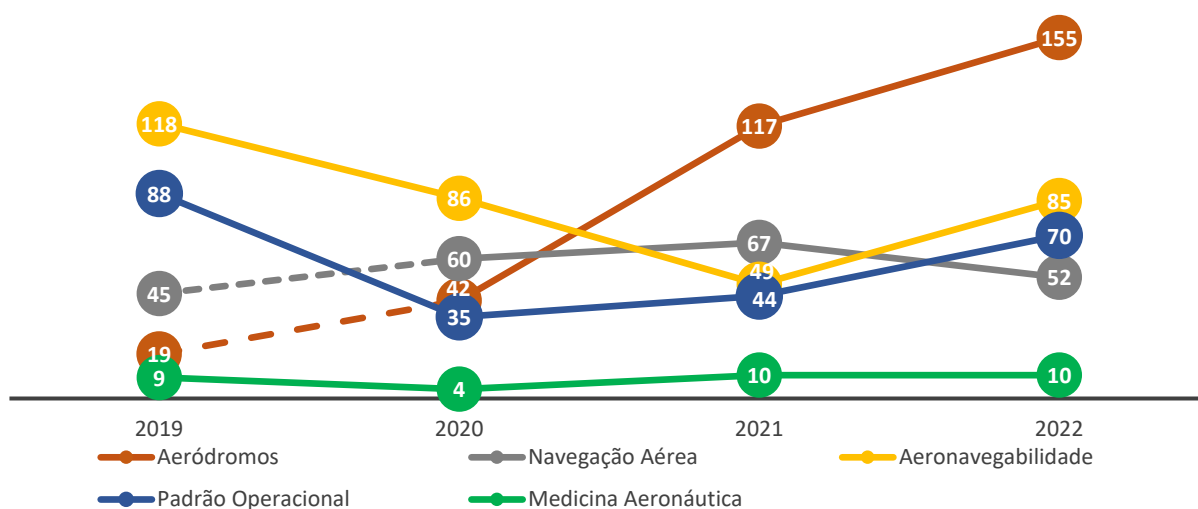
Para a supervisão do cumprimento por parte dos prestadores de serviços e dos operadores do sector, da regulamentação nacional e das normas e recomendações internacionais, encontra-se implementando o sistema de supervisão das atividades técnico-operacionais do setor, assente na avaliação dos riscos, o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



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

Abaixo, os números das ações inspetivas no domínio de segurança operacional (*Safety*) realizadas no período 2019-2022.

Figura 22 – Evolução das ações de supervisão *Safety*, 2019-2022



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%¹².

¹² Sem considerar as ações de supervisão nos domínios de Aeródromos e de Navegação Aérea. A partir do ano 2020 foi alterado o critério da enumeração das ações de supervisão nesses domínios, o que justifica aumento no número das ações inspetivas a partir do ano 2020

Em 2022, com paulatina retoma da atividade do setor, as ações de supervisão foram ajustadas em linha com incremento da atividade e do nível do risco, tendo o número das ações de supervisão aumentado em 30% em comparação com o ano 2021 (64% em comparação com o ano 2020).

Segue a síntese da atividade de supervisão do ano 2022, por domínio de segurança operacional (*Safety*).

Supervisão dos Aeródromos

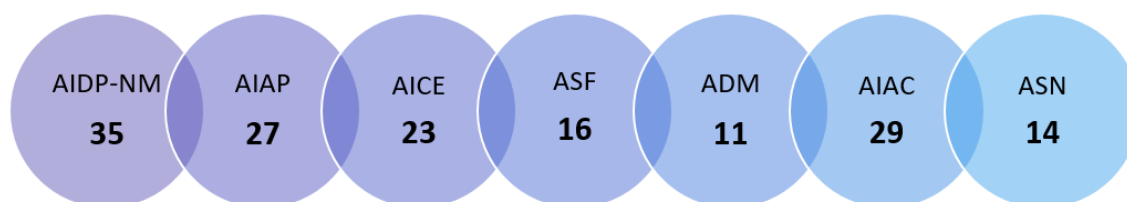
No domínio de aeródromos foram realizadas 119 atividades inspetivas, sendo 117 inspeções e duas (2) supervisões do exercício de emergência. Na sequência foram identificadas 68 não conformidades, 33 das quais resolvidas no próprio ano.

Tabela 15 – Supervisão dos Aeródromos, 2022

Atividades inspetivas, Nº	Não conformidades, Nº	Não conformidades resolvidas, Nº	Rácio Não conformidades / Inspeção	Grau de resolução das Não conformidades
155	68	33	0,439	48,5%

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

Figura 23 – Atividades inspetivas no domínio de Aeródromos, 2022



Pelo número de não conformidades abertas a 31 de dezembro de 2022 destacaram-se o Aeródromo de São Filipe com 8 não conformidades e Aeroportos Internacionais de Amílcar Cabral (AIAC) e da Praia – Nelson Mandela (AIDP-NM), com 7 não conformidades, cada.

Supervisão de Prestadores de Serviços de Navegação Aérea

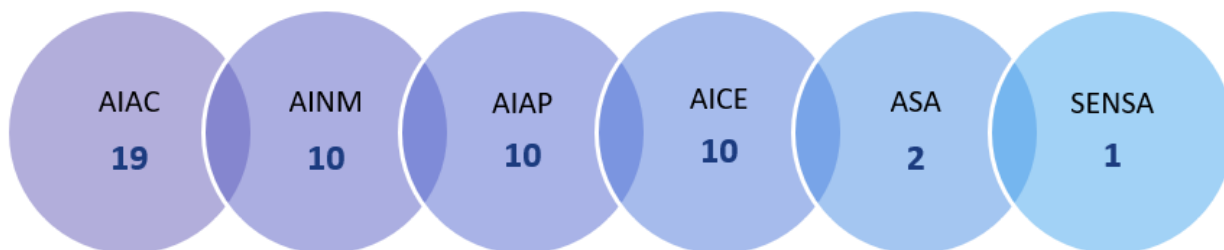
Em 2022 foram realizadas 52 atividades inspetivas aos Prestadores de Serviços de Navegação Aérea (67 em 2021) e identificadas 3 (três) não conformidades.

Tabela 16 – Supervisão dos Prestadores de Navegação Aérea, 2022

Inspeções, Nº	Não conformidades, Nº	Não conformidades resolvidas, Nº	Rácio Não conformidades / Inspeção	Grau de resolução das Não conformidades
52	3	0	0,058	NA

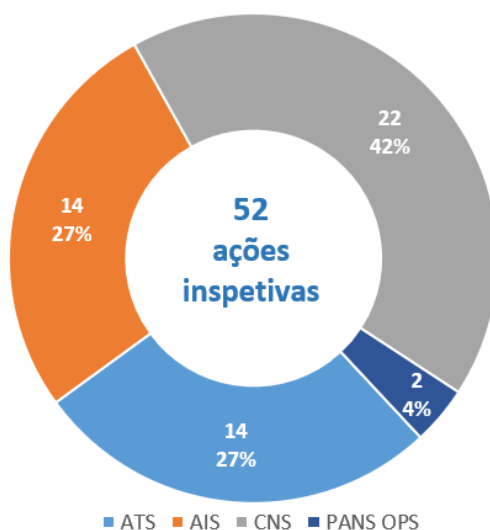
Em termos de número das ações de supervisão realizadas, destaca-se o Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (AIAC) com 19 (37%) ações inspetivas. Os Aeroporto Internacional Nelson Mandela, Aeroporto Internacional Aristides Pereira e Aeroporto Internacional Cesária Évora receberam 10 ações de supervisão, cada. Ainda foram realizadas duas (2) ações de supervisão à ASA e uma (1) à SENASA, no âmbito do processo de certificação desse Centro de Formação ATS.

Figura 24 – Atividades inspetivas no domínio de Navegação Aérea, por instalação, 2022



A nível de tipologia do serviço, destacam-se 22 ações de supervisão realizadas aos serviços CNS, com 42% no total, seguidas pelas inspeções aos serviços ATS e AIS com 14 ações inspetivas, cada.

Figura 25 – Atividades inspetivas por serviço de Navegação Aérea, 2022



No âmbito de supervisão dos Prestadores de Serviços de Navegação Aérea em 2022 foram ainda:

- Realizadas as atividades *off-site*, nomeadamente avaliação do manual AIS e a avaliação do checklists AIS;
- Promovidas sessões de trabalho online sobre certificação do serviço AIS;
- Análise e início do processo de aprovação dos procedimentos de aproximação, de chegada e saída (PBN) do Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela e do Aeroporto Internacional Amílcar Cabral.

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

No domínio de Aeronavegabilidade a Autoridade conduziu 85 atividades inspetivas, abrangendo operadores aéreos, aeronaves e organizações de manutenção, tendo identificado no total 251 não conformidades, 176 das quais resolvidas no decorrer do ano.

Tabela 17 – Supervisão no domínio de Aeronavegabilidade, 2022

Inspeções, Nº	Não conformidades, Nº	Não conformidades resolvidas, Nº	Rácio Não conformidades / Inspeção	Grau de resolução das Não conformidades
85	251	176	2,953	70,1%

Em termos de número destacam-se as atividades inspetivas realizadas às operadoras aéreas nacionais TACV e TICV com 52 inspeções no total (61%) e 24 inspeções (28%) realizadas às aeronaves nacionais e estrangeiras.

Figura 26 – Inspeções no domínio de Aeronavegabilidade realizadas em 2022

Operadores nacionais	52	61%
Aeronaves nacionais	14	16%
Aeronaves estrangeiras	10	12%
OMA nacionais	9	11%
OMA estrangeiras	0	0%

Supervisão de Operações de Voo

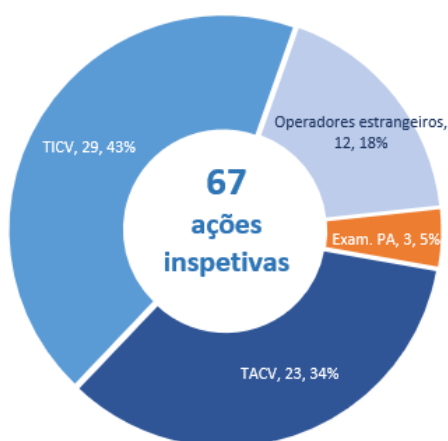
No domínio de Operações de Voo a Agência realizou 67 atividades inspetivas, tendo detetada 25 não conformidade, destas 24 resolvidas no decorrer do ano 2022.

Tabela 18 – Supervisão no domínio de Operações de Voo, 2022

Inspeções, Nº	Não conformidades, Nº	Não conformidades resolvidas, Nº	Rácio Não conformidades / Inspeção	Grau de resolução das Não conformidades
67	25	24	0,373	96,0%

Entre as ações inspetivas destacam-se 52 inspeções (78%) realizadas às operadoras aéreas nacionais, TICV e TACV, com 29 (43%) e 23 (34%), respetivamente.

Figura 27 – Inspeções no domínio de Operações de Voo realizadas em 2022



Os operadores aéreos estrangeiros que operam de e para aeroportos nacionais foram objeto de 12 (doze) ações de inspeção (18%), enquanto aos examinadores de pessoal aeronáutico foram realizadas 03 (três) ações inspetivas (5%).

Supervisão das Organizações de Formação Aprovadas (ATO)

Em 2022, no âmbito dos processos de renovação de certificados, foram realizadas 03 (três) ações inspetivas às Organizações de Formação Aprovadas i) International Flight Academy (IFA), ii) Global Training & Aviation (GTA) e iii) ATR Training Center (ATC), sem identificação de não conformidades.

Tabela 19 – Supervisão do pessoal aeronáutico e das organizações de formação aprovadas, 2022

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

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

No domínio da Medicina Aeronáutica a Agência conduziu 10 atividades inspetivas, tendo identificado uma conformidade, que foi resolvida no decorrer do ano.

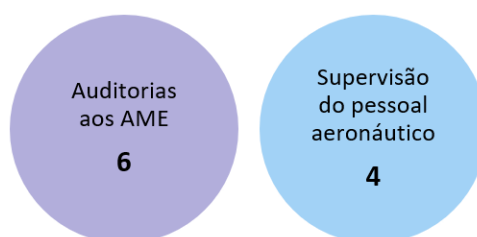
Tabela 20 – Supervisão no domínio de Medicina Aeronáutica, 2022

Inspeções, Nº	Não conformidades, Nº	Não conformidades resolvidas, Nº	Rácio Não conformidades / Inspeção	Grau de resolução das Não conformidades
10	1	1	0,1000	100%

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

- 06 (seis) ações de supervisão aos Examinadores Médicos Aeronáuticos (AME), sendo 04 (quatro) para avaliação no exercício da atividade profissional (supervisão do ato médico) e 02 (duas) para verificação de conformidade das instalações com os requisitos legalmente definidos;
- 04 ações de supervisão do estado de saúde do pessoal aeronáutico detentor de certificado médico, com realização de 19 exames para controlo do uso de substâncias psicoativas.

Figura 28 – Inspeções no domínio de Medicina Aeronáutica, 2022



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

Supervisão dos exercícios de emergência

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

Em 2022 AAC participou, na qualidade do avaliador e observador, nos 03 (três) Exercícios de Emergência organizados pelo operador aeroportuário ASA:

- O exercício “*Mala Perdida*”, realizado em 25 de junho no Aeroporto Internacional Cesária Évora, que testou a capacidade de resposta da globalidade das funcionalidades do aeroporto a uma emergência no solo e adequação dos procedimentos de emergência, promovendo aprendizagem e ações de melhoria. O cenário escolhido permitiu a todos os intervenientes, ASA, Polícia Nacional, Polícia Judiciária, Delegacia de Saúde da ilha, Cruz Vermelha, entre outros atores, medir o grau de eficácia para uma resposta em situação de crise, envolvendo um acidente aéreo. O exercício envolveu uma dupla dimensão de segurança operacional (*Safety*) e segurança contra atos ilícitos (*Security*), e aconteceu no aeroporto, no âmbito do Plano de Contingência do Aeroporto Internacional Cesária Évora.



- O exercício total de emergência “*Vingança 22*”, realizado em 26 de julho no Aeroporto Internacional da Praia – Nelson Mandela, com objetivo de testar o Plano de Emergência da ASA, ao simular uma situação de crise na aviação civil. O exercício aconteceu fora do perímetro aeroportuário, com uma dupla dimensão, em que foram testados componentes de emergência ligados à segurança operacional (*Safety*) e segurança contra atos de interferência ilícita (*Security*).
- O exercício de emergência (*table top*), realizado nas instalações da Proteção Civil da Praia no dia 16 de dezembro, que teve como cenário o derrame de combustível no momento de abastecimento de aeronave. O referido exercício contou ainda com a participação ativa das seguintes entidades: Enacol, TACV, CV Handling, Bombeiros Municipal e IPIAAM, sendo esse último também na qualidade de observador.

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 n.º 57/2005, de 29 de agosto, alterado pelos Decreto-Lei n.º 30/2018, de 28 de maio e Decreto-Lei n.º 14/2019, de 25 de março.

É de salientar que, com a diminuição das restrições da pandemia, a AAC realizou mais atividades de supervisão e intervenção sobre o sector, exercendo, quando justificado, o seu poder sancionatório.

Durante o ano de 2022, foram instaurados nove (9) processos de contraordenação (um (1) em 2021), resultante da violação das disposições legais, que originou a aplicação de coima. A maior parte dos processos de contraordenação foram concluídos com aceitação por parte da entidade visada da decisão da condenação e o pagamento voluntário da coima, entretanto, dois (2) desses processos foram objeto de impugnação judicial, não tendo, ainda, qualquer decisão judicial, entretanto, as coimas já se encontram pagas porque a impugnação tem efeito devolutivo.

Notificação de ocorrências

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

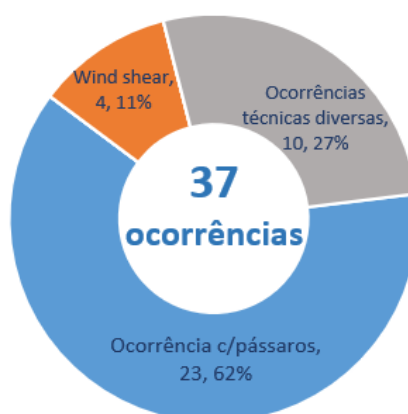
A implementação de um sistema de gestão de dados de segurança da aviação que permita a recolha, armazenamento, agregação e análise de dados e informações de segurança encontra-se estabelecida no Anexo 19 à Convenção Internacional de Aviação Civil que determina, entre outros, que os Estados devem implementar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

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

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

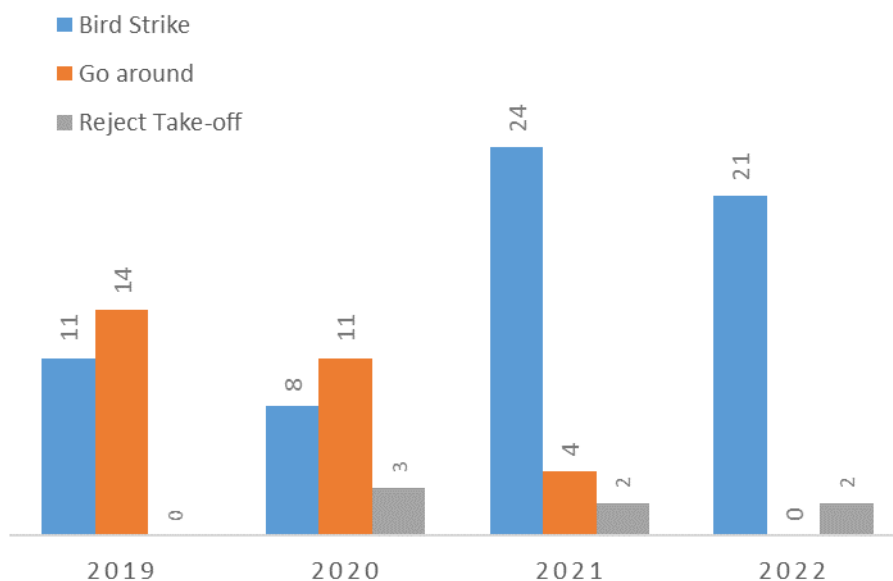
As ocorrências notificadas em 2022 pelos prestadores de serviços e pelos operadores aéreos apontam para o registo de 37 eventos (35 em 2021), sendo 23 (62%) devido às ocorrências com pássaros, 10 (48%) relacionados com diversos aspetos técnicos e quatro (11%) relacionadas com *wind shear*.

Figura 29 – Ocorrências notificadas em 2022



Das 23 ocorrências do ano 2022 relacionadas com os pássaros (30 em 2021), 21 são devidas a colisão com aves, o chamado *bird strike* (24 em 2021) e dois casos devido decolagem rejeitada (*Rejected Takeoff*) na sequência da presença dos pássaros.

Figura 30 – Ocorrências com pássaros notificadas, 2019 – 2022



Aproximadamente 70% (90% em 2021) das ocorrências relacionadas com os pássaros foram registadas no Aeroporto Internacional Nelson Mandela, na Cidade da Praia.

Participação em atividades do Sistema Nacional SAR

Na qualidade do membro da Comissão Nacional de Coordenação de Busca e Salvamento (CNCSAR), a AAC participou em 2022 em diversas atividades do Sistema Nacional SAR de Cabo Verde, nomeadamente reuniões do núcleo duro e reuniões ordinárias da CNCSAR para atualização do Plano Nacional SAR e melhoramento do sistema nacional de busca e salvamento.

6. SEGURANÇA E FACILITAÇÃO (*SECURITY*)

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

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

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

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

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

Em 2022 foram analisados e aprovados no total seis Programas e Procedimentos de Segurança dos Operadores (10 em 2021), sendo três dos Operadores Aéreos Nacionais e três do Operador de Assistência em Escala. A Tabela 21 apresenta o número das aprovações dos Programas e Procedimentos de Segurança, por Operador.

Tabela 21 – Aprovações dos Programas e Procedimentos de Segurança, 2022

Nome do Operador	PROGRAMA DE SEGURANÇA	PROGRAMA DE CONTROLO DE QUALIDADE	PROGRAMA INTERNO DE FORMAÇÃO AVSEC
Transportes Aéreos de Cabo Verde (TACV)	1	0	1
Transportes Interilhas de Cabo Verde (TICV)	1	-	-
Freitas Catering	1	1	1
TOTAL	3	1	2

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

Os resultados da atividade de certificação do pessoal *Security* no ano 2022 se encontram apresentados na Tabela 22, e incluem os números das certificações e das recertificações efetuadas.

Tabela 22 – Certificações de pessoal *Security*, 2022

Categoria de pessoal AVSEC	2021	2022
Screeners	167	119
Instrutores	2	11
Coordenadores de segurança	4	11
Inspetores	3	6
TOTAL	176	147

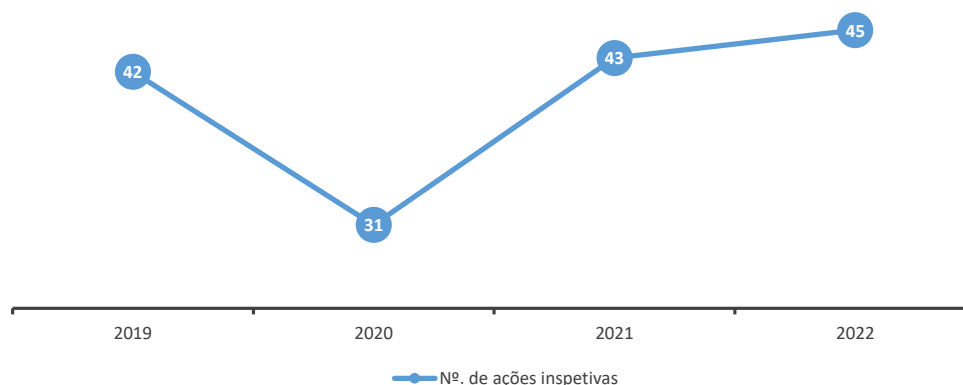
Em 2022 a AAC concluiu 147 processos de certificação do pessoal *security* (176 em 2021), pertencente as quatro (4) categorias. As certificações/recertificações de *screeners* com 119 processos concluídos representam 81% no total dos processos em 2022 (95% em 2021).

A diminuição significativa dos processos de certificações na categoria *screeners* no ano 2022 se justifica, pelo efeito conjugado, da redução da demanda de novas certificações e pelo facto de se encontrarem validos até ao ano 2023 os certificados emitidos e revalidados em 2021.

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

Apresentam-se seguidamente os números das ações inspetivas realizadas no período 2019-2022 no domínio de Segurança e Facilitação (*Security*).

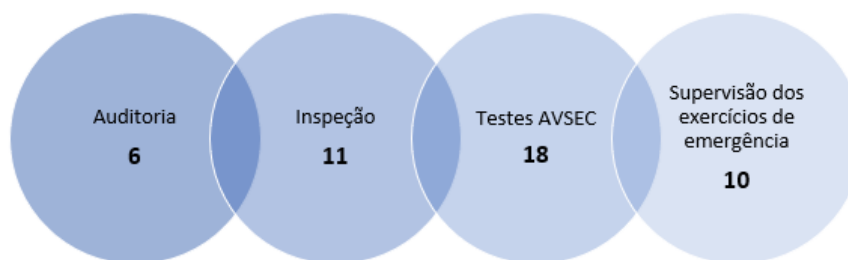
Figura 31 – Evolução das ações de supervisão *Security*, 2019-2022



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 desde o ano 2021 para os níveis pré-pandémicos, acompanhando a retoma das atividades no sector.

Durante o ano 2022 foram realizadas no total 45 ações de controlo de qualidade em todos os aeroportos/aeródromos (incluindo *stakeholders* associados), conforme, apresentadas na figura que se segue, por tipo de ação.

Figura 32 – Ações de supervisão no domínio *Security*, 2022



Na sequência da identificação das “*não conformidades*” aquando da realização das ações de supervisão, foram desenvolvidos os correspondentes planos das ações corretivas (PAC), tendo a autoridade aeronáutica acompanhado a sua implementação pelos operadores. Aproximadamente 85% das não conformidades detetadas nas ações de controlo de qualidade realizadas em 2022 foram corrigidas mediante os respetivos PAC aprovados.

Colaboração com outros organismos no domínio de *Security*

Com o intuito de promover a comunicação e a troca das informações no domínio de Segurança e Facilitação com as instituições parceiras no sistema de segurança da aviação foi promovido em junho de 2022 o encontro da Comissão Nacional FALSEC. Através de presença física e virtual, os membros da entidade abordaram questões ligadas à facilitação no transporte de passageiros por via aérea, e segurança contra atos de interferência ilícita na aviação civil (AVSEC) no contexto nacional.

No tocante à facilitação foi passada em revista o Sistema de Informação Antecipada de Passageiros (API) assim como o Registo de Identificação de Passageiros (PNR) e ao Diretório de Chave Pública (ICAO- PKD). Por ainda se estar perante a situação pandémica da COVID-19, os membros da FALSEC analisaram também as últimas diretivas do Sistema Nacional de Saúde (SNS) no concernente aos protocolos de viagem por via aérea.

No que diz respeito à Segurança Contra Atos de interferência Ilícita na Aviação Civil (AVSEC) os participantes trocaram informações ligadas ao funcionamento da Célula Aeroportuária Anti-Tráfego (CAAT), assim como questões ligadas ao protocolo de segurança do “Lado Terra”.

Em 2022, no âmbito da colaboração com diversos organismos do Estado, a AAC integrou o Grupo interministerial para a retoma das operações aéreas e o Grupo de trabalho para o reforço de vigilância sanitária nos Pontos de Entrada – RSI (2005).

Em junho de 2022, a AAC organizou um workshop sobre Gestão de Risco, que teve como público-alvo os diversos parceiros do Sistema de Segurança da Aviação Civil em Cabo Verde, e que contou com a assistência técnica da ICAO, que fez deslocar a Cabo Verde dois experts em matéria de Segurança contra Atos de Interferência Ilícita (AVSEC).

A formação permitiu uma conformação, de forma consistente, com as normas da ICAO, ao estimular a atualização dos regulamentos nacionais devidamente alinhados com os padrões, procedimentos e boas práticas internacionais, otimização dos recursos existentes e diminuir as eventuais falhas de execução em matéria AVSEC. A soma dessas medidas permitirá o aumento da segurança das operações, no quesito atos de interferência ilícita.



No evento, além de inspetores da AAC, participaram oficiais das Forças Armadas, das Polícias Nacional e Judiciária, Cabo Verde Handling, Serviço Nacional de Proteção Civil e Bombeiros, além de representantes da área de segurança do operador aeroportuário de Cabo Verde (ASA) bem como das companhias aéreas nacionais (TACV e TICV).

7. REGULAÇÃO ECONÓMICA

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

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

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

Licenciamento dos Operadores Aéreos Nacionais

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

Em 2022, assim como em 2021, encontravam-se licenciados pela AAC para realização das operações aéreas em Cabo Verde, dois operadores aéreos nacionais, TACV e TICV (Tabela 23), sendo, nesses anos, anualmente efetuada a avaliação e renovação das suas Licenças de Exploração.

No âmbito de manutenção da Licença de Exploração, foi realizada em 2022 a avaliação dos pedidos de aceitação de um novo *Post Holder*¹³ da TACV e de dois da TICV.

Tabela 23 – Operadores Aéreos nacionais licenciados, 2021 – 2022

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

Acordos sobre Serviços Aéreos

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

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

Em 2022 decorreu entre os dias 05 e 09 de dezembro, em Abuja, Nigéria, o *ICAO Air Services Negotiation Event* (ICAN 2022). Este 14º fórum de negociação de Acordos sobre Serviços Aéreos contou com a participação de 63 Estados, de entre os quais Cabo Verde, representada pela AAC.

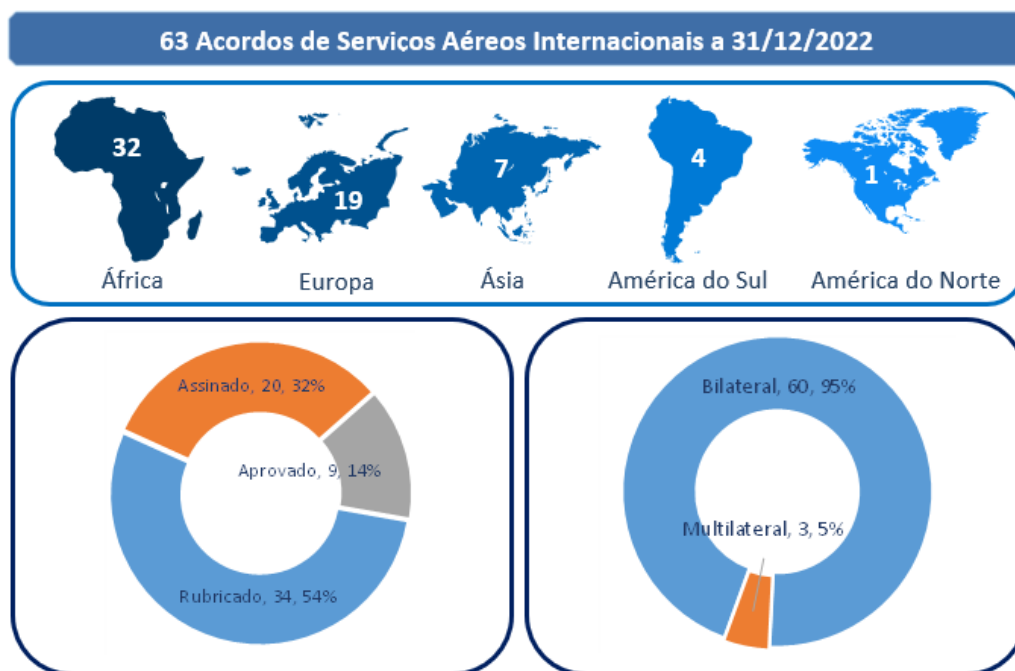
¹³ Membro da Direção

Durante ICAN 2022 foram i) assinado o Acordo Aéreo entre Cabo Verde e a República Checa e ii) rubricados oito (08) Acordos de Serviços Aéreos com República dos Camarões, Gabão, Gana, República da Guiné¹⁴, República do Níger, República Democrática de Congo, República do Sudão e República do Chade, na linha do consagrado pela DY (Decisão de Yamoussoukro) sobre a liberalização dos transportes aéreos em África e do compromisso do Estado de Cabo Verde com SAATM (Single Africa Air Transport Market) no âmbito da Agenda da UA (União Africana) para 2063. Foram ainda iniciadas negociações com a Arábia Saudita e um processo de consulta com a Tanzânia.

De realçar que os Acordos rubricados integram os Memorandos de Entendimento assinados no ICAN 2022 e são baseados numa abordagem liberal e alinhadas com as políticas comerciais aéreas adotadas pelo Estado de Cabo Verde, estabelecendo princípios de designação múltipla de companhias aéreas, liberdade de tarifas, de capacidade, frequência, de direitos de tráfego de 1ª, 2ª, 3ª, 4ª e 5ª liberdades.

A relação dos Acordos de Serviços Aéreos Internacionais negociados pela Cabo Verde a 31 de dezembro de 2022, incluindo o seu status e tipologia, se encontra no Anexo 1, sendo o resumo dos mesmos apresentado seguidamente.

Figura 33 – Caracterização dos Acordos de Serviços Aéreos Internacionais à 31/12/2022



No seu todo a 31 de dezembro 2022 a Cabo Verde contava com 64 Acordos sobre Serviços Aéreos, dos quais 9 (nove) aprovados (14%), 20 assinados (32%) e 34 rubricados (54%).

Em termos de tipologia, 60 dos Acordos são bilaterais (95%) e três são multilaterais (5%). Todos os acordos multilaterais (Decisão de Yamoussoukro, Grupo de Banjul, União Europeia), se encontram assinados.

Representativa maioria dos Acordos de Serviços Aéreos Internacionais (81%) são firmados com os países de África (51%) e da Europa (30%).

¹⁴ Cabo Verde tinha assinado o Acordo Aéreo com Guiné-Conacri no ano 1990. Em 2022, durante ICAN foi rubricado um novo acordo com República da Guiné, com base no modelo de AFCAC alinhado com a DY (Decisão de Yamoussoukro) sobre a liberalização dos transportes aéreos em África e do compromisso do Estado de Cabo Verde com SAATM

Autorização dos voos dos Operadores Aéreos Estrangeiros

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

Em 2022 foram concedidas pela autoridade aeronáutica 24 autorizações¹⁵ de exploração dos serviços internacionais de transporte aéreo, 20% a mais em comparação com o ano 2021 (20 autorizações).

Consta-se que em 2022 foram autorizadas a realizar os voos internacionais para Cabo Verde 23 operadoras aéreas estrangeiras, sendo 19 (83%) são dos países da Europa e quatro (17%) da África.

Tabela 24 – Operadores Aéreos Estrangeiros autorizados em 2022

Nº	Operador Aéreo Estrangeiro	Nacionalidade	Tipo do voo
1	TAP	Portugal	Regular
2	Luxair	Luxemburgo	Regular
3	Royal Air Maroc	Marrocos	Regular
4	Tui Airlines Belgium	Bélgica	Regular
5	Tui Flight GmbH X3	Alemanha	Regular
6	Tui Airlines Nederland	Países Baixos	Regular
7	Privilege Style	Espanha	Não Regular
8	Neos	Italia	Regular
9	Enter Air	Polónia	Não Regular
10	Sata	Portugal	Regular
11	Air Senegal	Senegal	Regular
12	Transavia	França	Regular
13	Smartwings	República Checa	Não Regular
14	Corondon	Países Baixos	Não Regular
15	Tui Airways Thomson	Reino Unido	Regular
16	Transair	Senegal	Regular
17	Edelweiss	Suiça	Regular
18	Tui Fly Nordic	Suecia	Não Regular
19	Binter Canarias	Espanha	Regular
20	Albatar	Espanha	Não Regular
21	Veuling	Espanha	Regular
22	Asky Airlines	Togo	Regular
23	Sunclass	Dimanarca	Não Regular

¹⁵ São 23 autorizações de exploração dos serviços internacionais de transporte aéreo concedidas aos operadores aéreos estrangeiros, mais uma autorização de operação nas rotas internacionais da operadora aérea nacional TACV, no âmbito da sua licença de exploração.

Licenciamento de atividade de Assistência em Escala

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

Em 2022, assim como em 2021, encontravam-se licenciadas nove (9) empresas a exercer a atividade de Assistência em Escala (Tabela 25).

Decorreu no ano o processo de renovação da licença de Atividade de Assistência em Escala da Challenge Technic para exercer a atividade em regime de assistência a terceiros, na Categoria de Assistência de Manutenção em Linha, no Aeroporto Internacional Amílcar Cabral.

Tabela 25 – Empresas licenciadas para Assistência em Escala em 2022

Prestador de Serviço de Assistência em Escala	Licença Nº	Válida até	Categorias de Serviço, por aeroporto				
			AIAC	AINM	AIAP	AICE	Outros
1 Cabo Verde Handling S.A.	LAE Nº 001/CV	31-12-2026	1, 2, 3, 4, 5, 6, 9, 10, 11				
2 Aviation Services Cabo Verde Lda	LAE Nº 002/CV	31-12-2026	1	1	1	1	-
3 Cabo Verde Express, S.Aa	LAE Nº 003/CV	31-12-2026	1, 8, 9, 10, 11				
4 Safeport Cabo Verde, S.A.	LAE Nº 004/CV	31-12-2026	1,2,3,5,6,10,11	1	-	-	-
5 Enacol, S.A.	LAE Nº 005/CV	31-12-2026	7	7	7	-	-
6 Vivo Energy, S.A.	LAE Nº 006/CV	31-12-2026	7	7	7	7	7
7 Freitas Catering Services, S.A.	LAE Nº 007/CV	31-12-2026	11	-	-	-	-
8 HotelMar, S.A	LAE Nº 008/CV	31-12-2026	-	11	-	-	-
9 Challenge Technic ¹	LAE Nº 010/CV	26-06-2027	8	-	-	-	-

¹ Jetmx - Manutenção Lda foi renomeado para Challenge Technic no final do ano 2022, na sequência do rebranding do grupo

Designação das categorias de serviço se encontra apresentada na Tabela 26.

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

O número de operadores licenciados por categorias e por aeroporto no ano 2022 encontra-se apresentado seguidamente.

Tabela 26 – Operadores licenciados para Assistência em Escala em 2022, Nº por categoria e aeroporto

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

Atividade de Autorização e Aprovação

No âmbito das atividades ligadas as autorizações e aprovações foram ainda realizadas no decorrer do ano 2022:

- Emissão de 74 autorizações de voos comerciais regulares e não regulares (66 em 2021);
- Avaliação e emissão de 2 844 autorizações de sobrevoos e de escalas técnicas dos operadores aéreos estrangeiros (2 452 em 2021);
- Avaliação e aprovação de 94 autorizações de drones (64 em 2021);
- Emissão de 26 autorizações de voo permanentes para 2022 às aeronaves ao serviço dos Estados Estrangeiros, nomeadamente: Espanha, Chade, Nigéria, Senegal, Tunísia, Portugal, Argélia, Kuwait, Mauritânia, Qatar, Marrocos, Canada, Itália, França, Paquistão, USA, Brasil, UNOWAS, Países Baixos, Níger, Bélgica, Chile, Guiné, Gana, Côte d'Ivoire e Angola (seis em 2021 - Tunísia, Níger, Qatar, Mali, Países Baixos e Argentina);
- Avaliação e aprovação das Declarações de Capacidade Aeroportuárias submetidas pela ASA, SA, entidade gestora dos aeroportos coordenados (Praia, Sal e Boa Vista) e acompanhamento da atividade de coordenação de atribuição de faixas horárias (*slots*) e da sua gestão.

Atividade de Supervisão

No domínio de Regulação Económica foram realizadas em 2022 as seguintes ações inspetivas:

- Análise Económico-financeira das entidades reguladas;
- Monitorização do mercado doméstico via AMADEUS e KiuSsys;
- Ações de supervisão às transportadoras aéreas titulares de uma licença de exploração, para efeitos de verificação e monitorização do cumprimento dos requisitos legais de licenciamento.

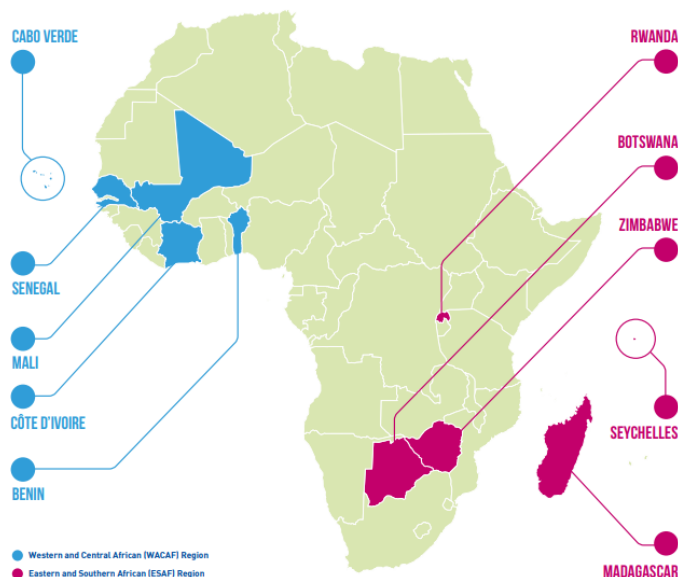
Medidas Ambientais no âmbito da Aviação Civil

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

Plano de Ação para a Redução de Emissão de CO₂

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

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



Em 2020 a ICAO, com financiamento da União Europeia (UE), iniciou a segunda fase do Projeto de Assistência, intitulada "Capacitação para a Mitigação de CO2 da Aviação Internacional - Desenvolvimento dos Planos de Ação dos Estados da ICAO para 10 Estados"¹⁶, planeada para ser levada a cabo até outubro de 2023, e na qual se encontra incluída Cabo Verde.

Em 2021, com vista a iniciar a elaboração do Plano de Ação, a Cabo Verde criou a Equipa Nacional do Plano de Ação de Redução de Emissão de CO2 (ENPA)¹⁷, composta por representantes da AAC, do

Ministério do Turismo e Transportes, do Ministério da Indústria Comércio e Energia, do Ministério da Agricultura e Ambiente, das empresas petrolíferas que prestam serviços no setor aéreo, da ASA, Prestador de Serviço de Assistência em Escala e por um operador aéreo certificado para o transporte aéreo internacional.

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

No âmbito da segunda fase do projeto de Assistência da ICAO, a Cabo Verde nos dias 28 e 29 de julho de 2022 foi o palco do Seminário Regional 2022. O evento reuniu na cidade da Praia os Pontos Focais dos Estados participantes e constituiu uma oportunidade para partilha das suas experiências sobre o desenvolvimento dos Planos de Ação dos Estados, permitindo criar sinergias e reforçar as suas capacidades na implementação das medidas de mitigação.

O Plano de Ação de Redução de Emissão de CO2 de Cabo Verde, alinhado às recomendações dispostas na Resolução A40-18 "Declaração consolidada de políticas e práticas contínuas da ICAO relacionadas com a proteção ambiental - Mudança Climática", cujo desenvolvimento iniciou em 2021, foi concluído em março de 2022 e submetido à ICAO em junho de 2022.

O referido documento descreve: i) o processo de cálculo do cenário de base, ii) as medidas de mitigação selecionadas pela Cabo Verde para limitar ou reduzir as emissões de CO2, iii) os resultados esperados com implementação das medidas de mitigação e iv) as necessidades de assistência no âmbito do projeto.



ACTION PLAN FOR CO₂ EMISSION REDUCTION FROM INTERNATIONAL CIVIL AVIATION IN CABO VERDE



MARCH 2022

This State Action Plan was developed under the Second Phase of the ICAO Assistance Project - Capacity Building for CO₂ Mitigation from International Aviation - Development of ICAO States' Action Plans for 10 States.

¹⁶ Abrange cinco Estados da Região da África Oriental e Austral (Botswana, Madagáscar, Ruanda, Seicheles e Zimbabué) e cinco da Região da África Ocidental e Central (Benim, Cabo Verde, Costa do Marfim, Mali e Senegal)

¹⁷ Através da Resolução do Governo nº 72/2021 de 14 de julho

CORSIA

No quadro de política global de proteção do meio ambiente, a Organização Internacional de Aviação Civil (ICAO) estabeleceu na Resolução A39-3 da Assembleia de que os Estados-Membros devem tomar as medidas necessárias para garantir que se estabeleçam as políticas nacionais e o marco regulatório para o cumprimento e a aplicação do CORSIA¹⁸ (Regime de Compensação e Redução das Emissões de Carbono para a Aviação Internacional).



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

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

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

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

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

Assim, em conformidade com o CV-CAR 23 e em cumprimento do calendário de reporte de emissão do ano de 2022, a operadora aérea licenciada para o transporte aéreo internacional de Cabo Verde apresentou os dados de emissão CO₂ por pares de países referente ao ano de 2021, que, após a realização da verificação de *magnitude check*, foram submetidos pela AAC na plataforma CCR¹⁹ da ICAO.

Em 2022 foi reportada na plataforma CCR a emissão de CO₂ por par de países com volume total de 238 toneladas, relativo ao ano 2021 (39.574 toneladas reportados em 2021 relativo ao ano 2020).

Reconhecendo que a adoção dos requisitos de monitorização, reporte e verificação (MRV) de dados de emissão constitui-se um grande desafio aos Estados, devido ao tempo exíguo para o estabelecimento do quadro regulatório nacional necessário, a ICAO lançou em julho de 2019 o programa ACT CORSIA (*Assistance, Capacity-building and Training*), por meio do qual pretende solucionar esta questão através da cooperação técnica entre Estados Membros.

No âmbito do referido programa, Cabo Verde foi identificado pela ICAO como um dos parceiros do Brasil.

¹⁸ Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation

¹⁹ CORSIA Central Registry

Em maio de 2022, no âmbito da Fase III do programa ACT CORSIA, a Cabo Verde recebeu a formação, ministrada pelo Brasil, sobre a utilização do CCR, em particular, sobre os novos requisitos de comunicação relativos às emissões de CO2.

Ademais, no âmbito do projeto da EASA “Capacitação para a redução de CO2 da aviação internacional em África e nas Caraíbas (CORSIA Africa & the Caribbean)” cujo objetivo global é reforço da parceria política, económica e ambiental entre a UE e os países parceiros em África nas áreas do ambiente da aviação civil e das alterações climáticas, foi desenvolvido o plano de trabalho de Cabo Verde para os anos 2022/2023.

8. CONSUMIDORES – PROTEÇÃO AO PASSAGEIRO



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

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

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

Tratamento das reclamações

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

Em 2022 ao todo foram recebidas pela Agência 669 reclamações, representando um acréscimo de 149% face ao ano anterior (269 reclamações), enquanto a variação dos passageiros transportados em voos comerciais foi positiva na ordem de 162%.

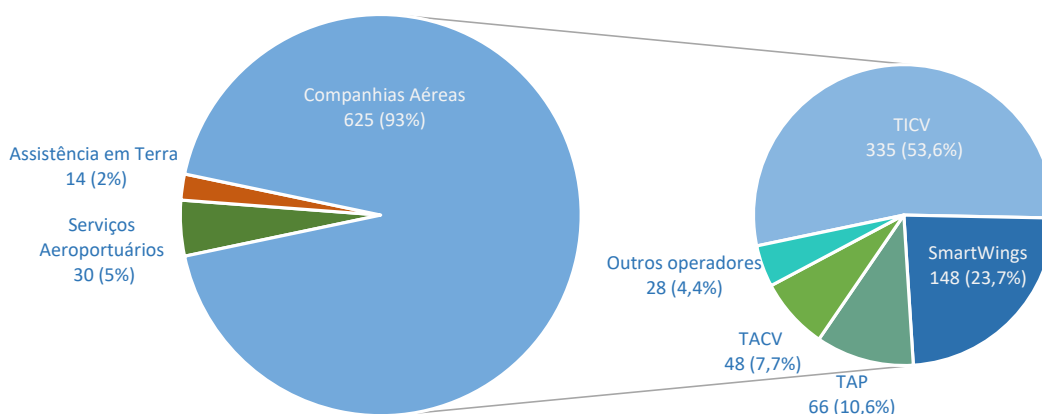
A taxa de reclamação em 2022 situou-se em 0,031%, 0,001 p.p. a menos de que em 2021 (0,032%).

Tabela 27 – Reclamações de passageiros, 2021-2022

Reclamações de passageiros	2021	2022	Δ 2022/21
Passageiros transportados, Nº	830 240	2 177 611	162%
Reclamações recebidas, Nº	269	669	149%
Taxa de Reclamação	0,032%	0,031%	-0,001 p.p.

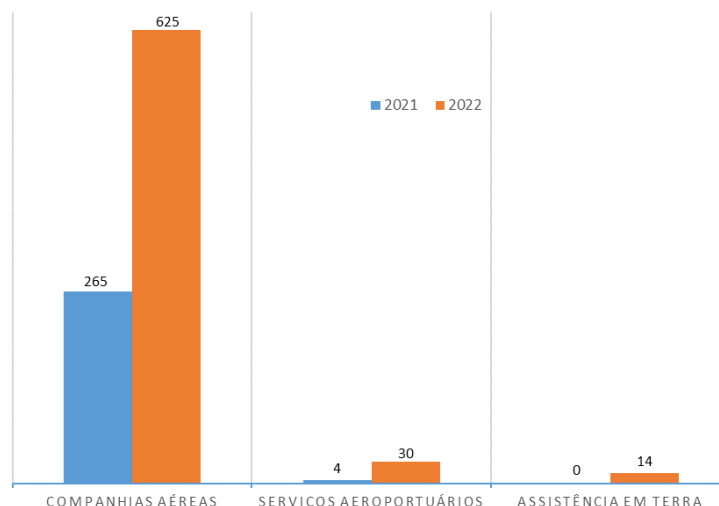
As reclamações recebidas em 2022 são, essencialmente, relativas aos serviços prestados pelas companhias aéreas, com 625 reclamações, representando 93% no total (99% com 265 reclamações em 2021).

Figura 34 – Reclamações apresentadas durante o ano 2022 (Nº das reclamações)



Pelo número de reclamações referentes ao serviço prestado pelas companhias aéreas sobressai a TICV com 53% do total (334 reclamações), seguida pela SmartWings com 25% (148 reclamações) e pela TAP Portugal com 11% (66 reclamações). As reclamações relativas a TACV e outros operadores representam e 8% (48 reclamações) e 5% (29 reclamações), respetivamente.

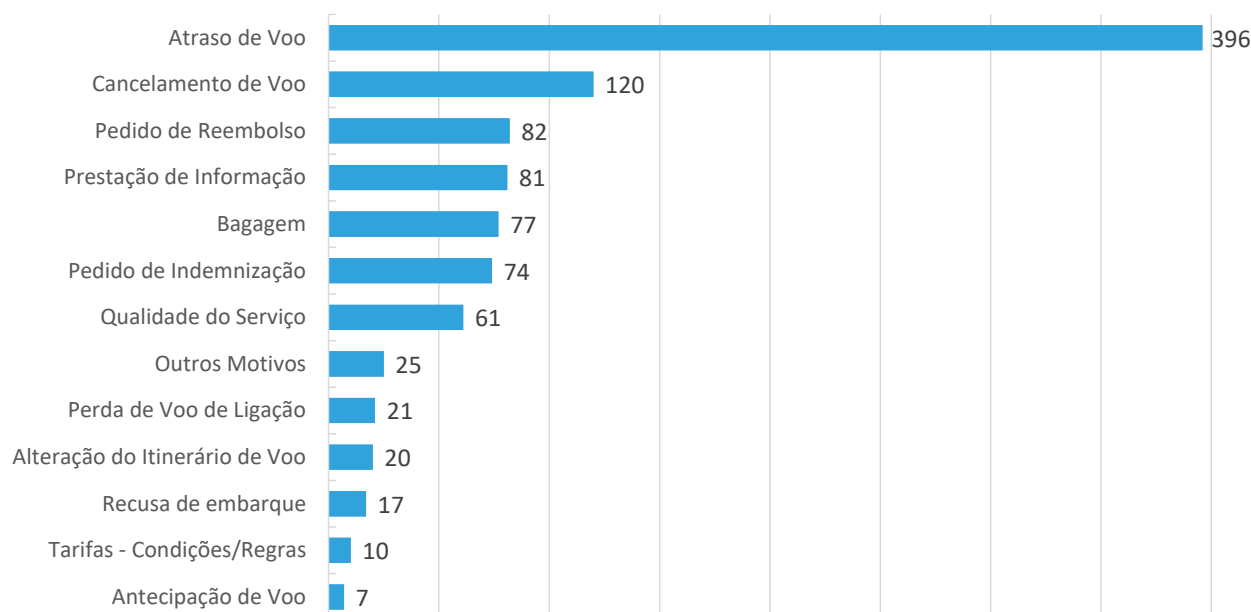
Figura 35 – Evolução das Reclamações por tipo de operador, 2022/2021 (Nº das reclamações)



Registou-se em 2022 um aumento das reclamações das companhias aéreas em 136% e dos serviços aeroportuários em 625% e ainda foram registadas 14 reclamações referentes aos serviços de assistência em terra em 2022, após o ano 2021 sem reclamações.

Em muitas reclamações utentes apresentam simultaneamente queixas sobre diversos serviços e por diferentes motivos. Assim, em 2022 as 625 reclamações relativas aos serviços prestados pelas companhias aéreas deram origem a 991 queixas sobre os diferentes motivos.

Figura 36 – Motivos de Reclamações Referentes às Companhias Aéreas, em 2022 (Nº de Queixas)

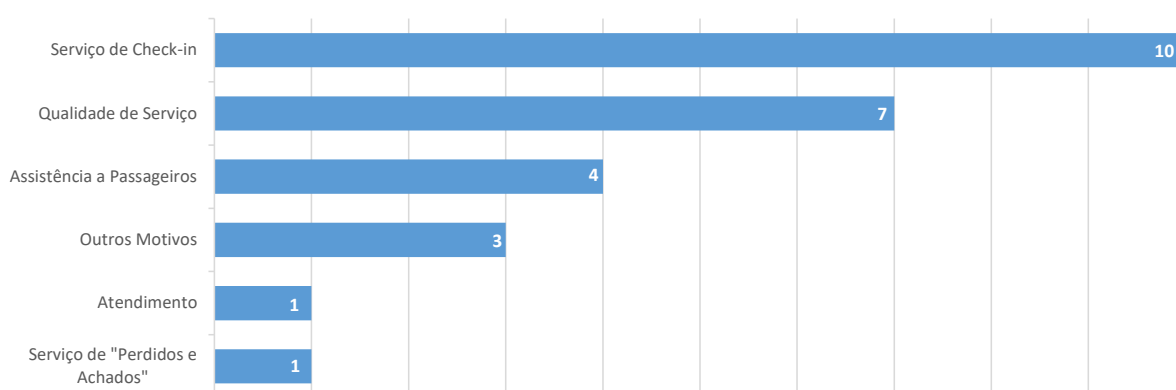


Em termos de representatividade, as razões que mais motivaram as reclamações às Companhias Aéreas foram as relacionadas com questões operacionais, nomeadamente “Atraso do voo” com 396 queixas (40% do total), “Cancelamento de Voo” com 120 queixas (12%), “Pedido de Reembolso” com 82 queixas (8%) e “Prestação de Informação” com 81 queixa (8%). Estes quatro motivos, juntos, representam 68% das reclamações referentes as companhias aéreas.

Seguem as queixas relacionadas com “Bagagem”, “Pedido de Indemnização” e “Qualidade de Serviço” totalizando estes motivos 21%. As restantes razões motivaram 100 queixas e representaram juntas cerca de 11% no total.

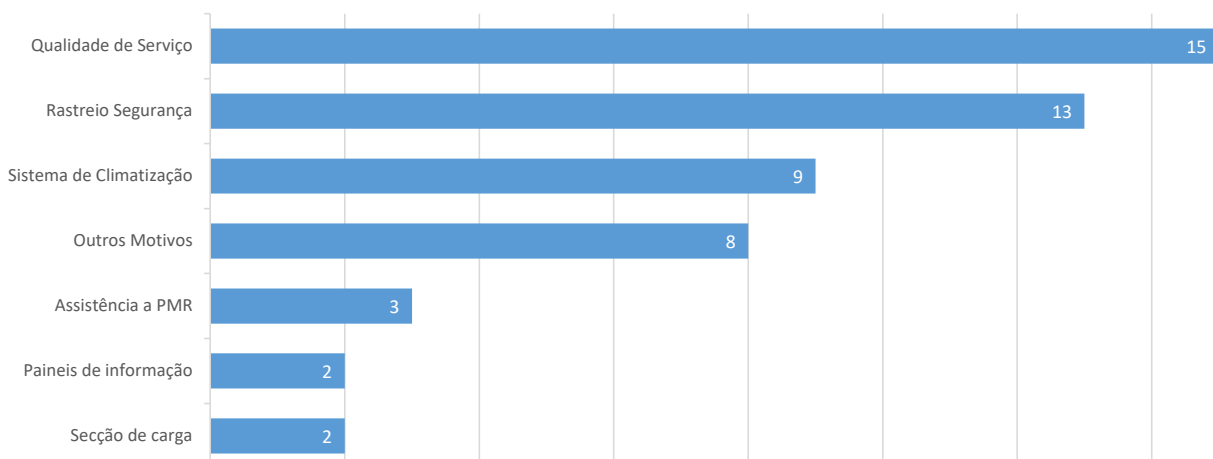
Em 2022 14 reclamações relativas aos serviços de assistência em terra deram origem a 26 queixas, entre os quais se destacam 10 queixas pelo motivo de “Serviço de Check-in” e sete (7) queixas pelo motivo “Qualidade de Serviço”.

Figura 37 – Motivos de Reclamações referentes aos serviços de assistência em terra em 2022 (Nº de Queixas)



Em 2022 30 reclamações relativas aos serviços aeroportuários deram origem a 52 queixas, entre os quais se destacam 15 queixas pelo motivo de “Qualidade de Serviço” e 13 queixas pelo motivo “Rastreio de Segurança”.

Figura 38 – Motivos de Reclamações referentes aos serviços aeroportuários em 2022 (Nº de Queixas)



A taxa de encerramento dos processos de reclamação do ano 2022 é de 53% (82% em 2021) - dos 669 processos de reclamação recebidos foi possível encerrar no próprio ano 354 processos, encontrando-se a 31 de dezembro de 2022 por concluir 315 processos do ano 2022.

Observa-se que em 2022 foram igualmente concluídos 49 processos do ano 2021.

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



Para garantir a melhoria da qualidade dos serviços prestados aos utentes do transporte aéreo a AAC no ano 2022 continuou a desenvolver as ações de acompanhamento e fiscalização da implementação do Decreto-Lei n.º 2/2017 de 18 de janeiro, que procede à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 27/2015 de 6 de maio que estabelece as regras e princípios para garantir a proteção de assistência às pessoas com mobilidade reduzida (PMR) que tenham acesso ao transporte aéreo, nomeadamente:

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

Atividade de Supervisão

No domínio de proteção dos direitos e interesses dos consumidores foram realizadas em 2022 as seguintes ações de supervisão:

- Supervisão das operações aéreas domésticas e internacionais e do cumprimento dos dispositivos regulamentares sobre os direitos dos passageiros e a qualidade dos serviços prestados aos utentes do transporte;
- Avaliação das tarifas aéreas domésticas e emissão do pedido de correção de irregularidades à TICV;
- Análise de bilhetes de passagem no âmbito das condições gerais de transporte atinentes à comercialização e às características;
- Uma (1) ação de Inspeção ao Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela.

Anexo I – Participações em grupos de trabalho Internacionais

ORGANIZAÇÃO	EVENTO
ICAO	<p>Reunião Extraordinária do Comité de Direcção do Programa Africano de Procedimentos de Voo (AFPP), Virtual, 14 de janeiro</p> <p>Workshop regional sobre implementação do formato global de reporte (GRF) do estado das superfícies das pistas, Virtual, 12-13 de Abril de 2022</p> <p>Reunião do grupo de trabalho Cybersecurity, Virtual, 16 a 20 de maio</p> <p>7ª Edição da AFI Aviation Week, Virtual, 16 a 20 de maio</p> <p>Workshop em AIM Results-Based Implementation Support (RBIS) for the AFI Region, Virtual, 07 a 08 de julho</p> <p>Workshop em GANP e Plano Regional de Navegação Aérea, Virtual, 12 a 13 de julho</p> <p>Workshop dos Gestores de Programas Nacionais RVSM da AFI (RVSM NPM), Virtual, 08 de agosto</p> <p>Workshop regional GADSS África - Oceano Índico, Virtual, 17 a 18 de agosto</p> <p>Reunião de coordenação da rede de telecomunicações por satélite AFI (AFISNET), Virtual, 17 - 19 de agosto</p> <p>8ª Reunião do Comité de Direcção do Programa Africano de Procedimentos de Voo (AFPP), Virtual, 23 a 24 de agosto</p> <p>5ª Reunião do Subgrupo de Operações do Espaço Aéreo e de Aeródromos da APIRG (AAO/SG5), Virtual, 23 a 26 de agosto</p> <p>8ª Reunião do Comité Diretor do Grupo Regional de Segurança da Aviação para o Oceano África-Índico (RASC/8), Virtual, 29 a 30 de agosto</p> <p>Reunião sobre Implementação do Sistema de Reporte dos Pavimentos (GRF), Virtual, 14 de setembro e 25 de outubro</p> <p>41st ICAO Assembly, Montreal (Canada), 27 setembro a 7 de outubro</p> <p>Seminário sobre Programa Nacional de Segurança na pista, Virtual, 4 de outubro</p> <p>Seminário sobre Rastreamento de Socorro Auxiliado por Satélite, Virtual, 25 a 26 de outubro</p> <p>8ª Reunião do Grupo Regional de Segurança da Aviação para a Região AFI (RASG-AFI/8), Kigali (Ruanda), 7 a 11 de novembro</p> <p>25º Encontro do Grupo Regional de Planeamento e Implementação do Oceano Índico África (APIRG/25), Kigali (Ruanda), 7 a 11 de novembro</p> <p>Atelier de familiarização com CODEVMET (CODEVMET SC/3), Virtual, 14-18 de novembro</p> <p>Terceira reunião do Conselho Directivo da CODEVMET (CODEVMET SC/3), Virtual, 28-30 de novembro</p> <p>Workshop Regional sobre Safety Assessments, Virtual, 06 de dezembro</p> <p>Air Services Negotiation Event (ICAN 2022), Abuja (Nigéria), 05 a 09 de dezembro</p>
AFCAC	<p>5ª Reunião de provedores africanos de Serviços de Navegação Aérea, Lomé (Togo), 28 de março a 01 de abril</p> <p>34ª Sessão Plenária Extraordinária, Dakar (Senegal), 14 a 15 de julho</p> <p>Workshop de Regulação Económica no Transporte Aéreo, Saly (Dakar), 22 a 26 de agosto</p> <p>Workshop sobre a liberalização dos transportes aéreos, promoção da concorrência, acesso a mercado e direitos dos consumidores, Abuja (Nigéria), no âmbito do ICAN 2022, dezembro</p>
BAG	<p>Reunião do Comité Jurídico da BAG sobre o Desenvolvimento de um Quadro de Política de Formação para juristas de Aviação na Região, Accra (Gana), 1 a 5 de agosto</p>
BAGASSO	<p>17ª Reunião do Comité Técnico de Administração e Finanças, Praia (Cabo Verde), 14 a 16 de fevereiro</p> <p>22ª Reunião do Conselho Diretivo, Praia (Cabo Verde), 17 a 18 de fevereiro</p> <p>23ª Reunião do Conselho Diretivo, Abuja (Nigéria), maio</p> <p>Reunião sobre Implementação do Sistema de Reporte dos Pavimentos (GRF), Virtual, 25 de maio,</p> <p>Workshop sobre a Política de Harmonização Regulatória, Banjul (Gâmbia), 20-24 de junho</p> <p>Reunião do Grupo de Trabalho regional para implementação do ITS/security, Acra (Ghana), 08 a 10 de agosto</p> <p>Reunião Inaugural do Comité Técnico de Formação, Accra (Gana), 8-10 de agosto</p> <p>Seminário de Validação do Manual Geral de Serviços de Navegação Aérea (ANS) da BAGASSO, Praia (Cabo Verde), 8 a 19 de agosto</p> <p>18ª Reunião do Comité Técnico de Administração e Finanças, Freetown (Serra Leon), 26 a 28 de outubro</p> <p>6ª Reunião do Comité Técnico - Regulamentar (TCR 06), Accra (Gana), 14-18 de novembro</p>
ECOWAS	<p>Reunião do grupo de trabalho para validação do draft da regulamentação técnica AVSEC e para a definição da estrutura para a operacionalização de um pool de experts AVSEC-ECOWAS, Dakar (Senegal), 12 a 13 de abril</p>
OMA e EU	<p>Workshop de capacitação no âmbito do projeto "COLIBRI", Brasília (Brasil), 22 a 26 de agosto</p>

Anexo II – Metas do NASP 2023-2025

Goal	Target	Indicators	Link to GASP and RASP
1. Achieve a continuous reduction of operational safety risks	<p>1.1 Maintain a decreasing trend of the national accident rate.</p> <p>1.2 Decrease the number of safety occurrences associated with Presence of wildlife (birds and animals) on and in the aerodrome vicinity.</p> <p>1.3 Increase the capability of aerodromes to operate under seasonal haze.</p>	<p>Number of accidents;</p> <p>Number of fatal accidents;</p> <p>Percentage of occurrences related to high-risk categories (HRCs);</p> <p>Number of safety occurrences associated with Presence of wildlife;</p> <p>Number of flights affected (cancelled, deviated, go-around etc) by the seasonal haze.</p>	This goal is directly linked to Goal 1 and Target 1.1 of the GASP
2. Strengthen the safety oversight capabilities	2.1 By 2025, reach an effective implementation (EI) of the critical elements (CEs) of the Cabo Verde safety oversight system score of 85%.	<p>Percentage of EI;</p> <p>Percentage of PPQ implemented;</p> <p>Percentage of required corrective action plans (CAPs) submitted to ICAO (using OLF).</p>	This goal is directly linked to Goal 2 and Target 2.1 of the GASP
3. Implement an effective State safety program	<p>3.1 By 2023 implement the foundation of an SSP.</p> <p>3.2 By 2023, publish a national aviation safety plan (NASP).</p> <p>3.3 Cabo Verde to work towards an effective SSP as follows:</p> <p>a) By 2025 – Present</p> <p>b) By 2028 – Present and effective</p>	<p>Percentage of required CAPs related to the SSP foundation PQs submitted (using OLF);</p> <p>Number of applicable Service Providers who have implemented an SMS;</p> <p>Percentage of SSP PQ with Present level of maturity achieved;</p> <p>Percentage of SSP PQ with Present and effective level of maturity achieved.</p>	This goal is directly linked to Goal 3 and Target 3.1, 3.2 and 3.3 of the GASP
4. Increase collaboration at the regional level to enhance safety	<p>4.1 By 2023, Cabo Verde to continue to offer assistance to States that do not expect to meet GASP Goal 2 and to play a major part in the regional safety oversight mechanism.</p> <p>4.2 By 2025, to contribute with information on operational safety risks, including SSP safety performance indicators (SPIs), and emerging issues, to the AFI regional aviation safety group (AFI-RASG) and Banjul Accord Group Aviation Safety Oversight Organization. (BAGASOO).</p>	<p>NASP submitted to NASP to ICAO Regional Office (WACAF) Number of States requiring assistance;</p> <p>Number of States that received assistance;</p> <p>Register to the Secure Portal on Operational Safety Risks and Emerging Issues;</p> <p>Number of Reports/surveys on safety risks shared with RASG-AFI and BAGASOO;</p> <p>Number of SSP SPIs shared with RASG-AFI and BAGASOO;</p> <p>Number of SSP SPIs shared with RASG-AFI and BAGASOO.</p>	This goal is directly linked to Goal 4 and Target 4.1 and 4.3 of the GASP
5. Promote the use of industry programmes and safety information sharing networks	5.1 Increase trend in industry's contribution in safety information sharing networks to States and regions to assist in the development of NASPs and RASPs.	<p>Number of service providers using globally harmonized metrics for their SPIs;</p> <p>Percentage of service providers participating in the corresponding ICAO-recognized industry assessment programmes;</p> <p>Number of service providers contributing to an SDCPS or a safety information sharing network.</p>	This goal is directly linked to Goal 5 and Target 5.1 of the GASP.
6. Ensure the appropriate infrastructure is available to support safe operations	6.1 By 2025, Cabo Verde to continue with the implementation of air navigation and aerodrome infrastructure that meet relevant ICAO Standards.	<p>Number or percentage of infrastructure-related air navigation deficiencies by State, against the regional air navigation plans;</p> <p>Number or percentage implemented infrastructure-related PQs linked to the basic building blocks.</p>	This goal is directly linked to Goal 6 and Target 6.1 of the GASP.

Anexo III – Acordos de Serviços Aéreos Internacionais em vigor em Cabo Verde a 31/12/2022

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

