



2022

RELATÓRIO DE ATIVIDADES E CONTAS

FICHA TÉCNICA

Título

Relatório de Atividades e Contas - 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 Tabelas	5
Lista de Siglas, Abreviaturas e Acrónimos.....	6
ÓRGÃOS DA AAC	7
MENSAGEM DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA AAC	8
1. CARACTERIZAÇÃO INSTITUCIONAL.....	10
2. CONJUNTURA ECONÓMICA E SECTORIAL	16
3. ATIVIDADE DESENVOLVIDA EM 2021	21
3.1. Atividade Jurídica	21
3.2. Atividade Internacional	23
3.3. Atividades de Licenciamento, Certificação, Aprovação, Autorização e Registo	27
3.4. Atividade de Supervisão	36
3.5. Consumidores – Proteção ao Passageiro	40
4. RECURSOS HUMANOS	42
4.1. Caracterização dos Recursos Humanos.....	42
4.2. Absentismo.....	45
4.3. Formação.....	45
5. DESEMPENHO ECONÓMICO-FINANCEIRO	47
5.1. Desempenho económico.....	47
5.2. Desempenho financeiro	48
5.3. Proposta de Aplicação de Resultados	52
DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS	51
RELATÓRIO DO AUDITOR INDEPENDENTE.....	71
RELATÓRIO DO FISCAL ÚNICO	75

Lista de Figuras

Figura 1 – Estrutura Orgânica da AAC.....	13
Figura 2 – Evolução de movimento de aeronaves em Cabo Verde, 2013-2022.....	18
Figura 3 – Evolução de movimento de passageiros em Cabo Verde, 2013-2022.....	19
Figura 4 – Evolução de movimento de carga em Cabo Verde, 2013-2022.....	19
Figura 5 – Evolução de movimento de correio em Cabo Verde, 2013-2022.....	19
Figura 6 – Participação em grupos de trabalho internacionais, 2022.....	24
Figura 7 – Evolução das ações de supervisão <i>Safety</i> , 2019-2022.....	37
Figura 8 – Evolução das ações de supervisão <i>Security</i> , 2019-2022.....	38
Figura 9 – Reclamações de passageiros por tipologia do operador, 2019-2022.....	41
Figura 10 – Colaboradores ativos em 31/12/2022.....	42
Figura 11 – Colaboradores por Unidade Orgânica (UO).....	42
Figura 12 – Colaboradores por grupo, em 31/12/2022.....	43
Figura 13 – Colaboradores por género, 2022.....	43
Figura 14 – Trabalhadores por nível académico.....	44
Figura 15 – Prestadores de serviço por nível académico.....	45
Figura 16 – Ausências ao trabalho, 2022.....	45
Figura 17 – Tipologia das ações de formação, 2022.....	46
Figura 18 – Composição de rendimentos operacionais, 2022, %.....	47
Figura 19 – Composição de gastos operacionais, 2022, %.....	47

Lista de Tabelas

Tabela 1 – Certificação de Aeródromos, 2019-2022	27
Tabela 2 – Certificação de Serviços de Navegação aérea, 2019-2022.....	28
Tabela 3 – Certificações dos operadores aéreos, 2019-2022	28
Tabela 4 – Licenciamento de operadores de transporte aéreo, 2019-2022	29
Tabela 5 – Autorizações de voos, 2019-2022	29
Tabela 6 – Registo Aeronáutico Nacional, 2019-2022	30
Tabela 7 – Certificação das aeronaves, 2019-2022	30
Tabela 8 – Licenciamento da atividade de Assistência em Escala, 2019-2022.....	31
Tabela 9 – Certificação das Organizações de Manutenção nacionais, 2019-2022.....	31
Tabela 10 – Certificação das Organizações de Manutenção Estrangeiras, 2019-2022	31
Tabela 11 – Atividade de Licenciamento do pessoal aeronáutico, 2019-2022	32
Tabela 12 – Licenças emitidas ao Pessoal Aeronáutico, 2019-2022.....	32
Tabela 13 – Certificados Médicos emitidos, 2019-2022.....	33
Tabela 14 – Certificação das Organizações de Formação, 2019-2022	34
Tabela 15 – Aprovações dos Programas e Procedimentos de Segurança, 2019-2022	35
Tabela 16 – Atividade de certificação do pessoal Security, 2019-2022.....	35
Tabela 17 – Ações de supervisão <i>Safety</i> , 2019-2022, Nº.....	37
Tabela 18 – Ações de supervisão <i>Security</i> , 2019-2022, Nº.....	38
Tabela 19 – Evolução dos processos de contraordenação, 2019-2022.....	39
Tabela 20 – Reclamações de passageiros, 2019-2022.....	40
Tabela 21 – Trabalhadores por grupo profissional	43
Tabela 22 – Trabalhadores por antiguidade	44
Tabela 23 – Trabalhadores por escalão etário.....	44
Tabela 24 – Prestadores de serviço por escalão etário	44
Tabela 25 – Performance económica 2022, mESC	48

Lista de Siglas, Abreviaturas e Acrónimos

AAC	Agência de Aviação Civil
AIAC	Aeroporto Internacional Amílcar Cabral
AIAP	Aeroporto Internacional Aristides Pereira
AICE	Aeroporto Internacional Cesária Évora
AIDP-NM	Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela
AMA	Aeródromo do Maio
ANAC Brasil	Agência Nacional de Aviação Civil do Brasil
ASA	Empresa Pública de Aeroportos e Segurança Aérea
ASF	Aeródromo de São Filipe
ASN	Aeródromo de São Nicolau
BCV	Banco de Cabo Verde
BAGASOO	(Banjul Accord Group Aviation Safety and Oversight Organization): Organização de Supervisão de Segurança de Aviação do Grupo
AFCAC/CAFAC	(African Civil Aviation Commission): Comissão Africana de Aviação Civil
CV-CAR	Regulamento Aeronáutico de Cabo Verde
ESC	Escudo cabo-verdiano
IATA	(International Air Transport Association): Associação de Transporte Aéreo Internacional
ICAO/OACI	(International Civil Aviation Organization): Organização da Aviação Civil Internacional
MTT	Ministério do Turismo e Transportes
OSP	Obrigações de Serviço Público
PIB	Produto Interno Bruto
PMR	Pessoa com mobilidade reduzida
TACV	Transportes Aéreos de Cabo Verde
TICV	Transportes Interilhas de Cabo Verde

ÓRGÃOS DA AAC

Conselho de Administração

Presidente	Dr. Abraão dos Santos Lima
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.

MENSAGEM DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA AAC

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 constrangimentos 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".

As contas de 2022 da AAC refletem não apenas o nosso compromisso contínuo com a excelência, mas também a recuperação notável que se está a verificar no setor aéreo a nível local e global.

Um dos indicadores mais destacados do nosso progresso é o aumento no valor do nosso balanço, que passou de 450 milhões de escudos para 464 milhões de escudos em 2022. Isso representa um incremento evidenciando uma melhoria notável na saúde financeira da AAC.

Além disso, é importante destacar os resultados apurados no exercício de 2022, que apresentaram um valor negativo de 8 milhões de escudos. Embora ainda representem um resultado desfavorável, é notável a significativa melhoria em comparação ao ano anterior, no qual os resultados foram negativos em 59 milhões de escudos. Esta mudança positiva demonstra a nossa resiliência e a capacidade de nos adaptarmos aos desafios enfrentados no setor.

Para uma análise mais detalhada e aprofundada dos nossos resultados e do contexto em que foram alcançados, convidamos todos os interessados a consultar as demonstrações financeiras e respetivas notas que acompanham este relatório. Estas informações fornecerão uma visão abrangente da nossa performance ao longo do ano e das estratégias adotadas para enfrentar as adversidades.

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.

O Conselho de Administração

Praia, 11 de outubro de 2023

1. CARACTERIZAÇÃO INSTITUCIONAL

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

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

Entre as competências da agência destacam-se:

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

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

MISSÃO

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



VISÃO

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



VALORES

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



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

Principais normas orientadoras da atuação da AAC

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

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

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

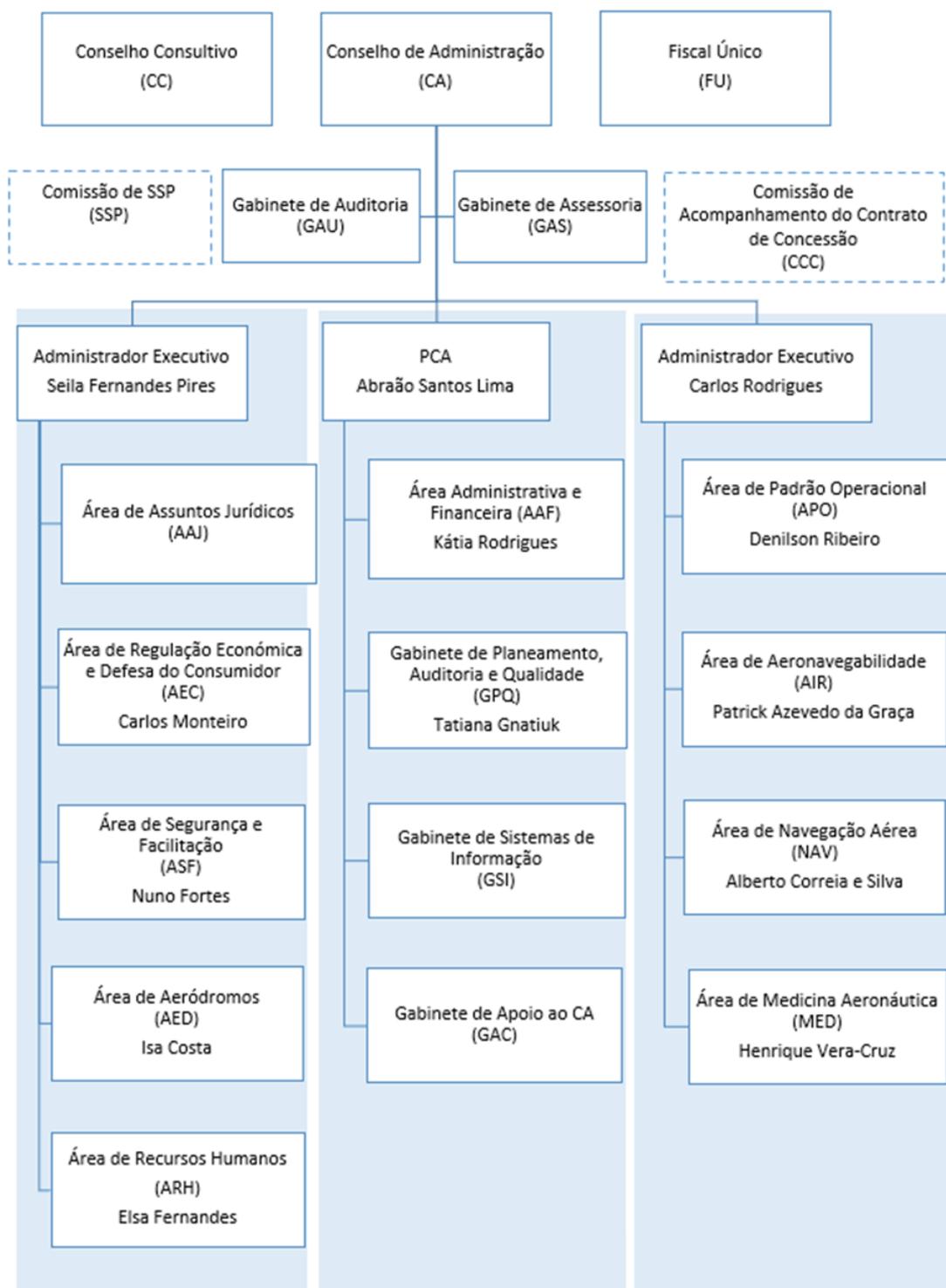
No âmbito interno, a estrutura organizacional da Agência, as responsabilidades e a descrição das funções das Unidades Orgânicas se encontram estabelecidas no Manual de Organização.

Estrutura organizacional da AAC

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

A estrutura orgânica da autoridade aeronáutica e a divisão dos pelouros em 31 de dezembro de 2022 se encontra refletida na Figura 1.

Figura 1 – Estrutura Orgânica da AAC



Planeamento Estratégico

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

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

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

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

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

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

2. CONJUNTURA ECONÓMICA E SECTORIAL

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 prospetivos, 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.

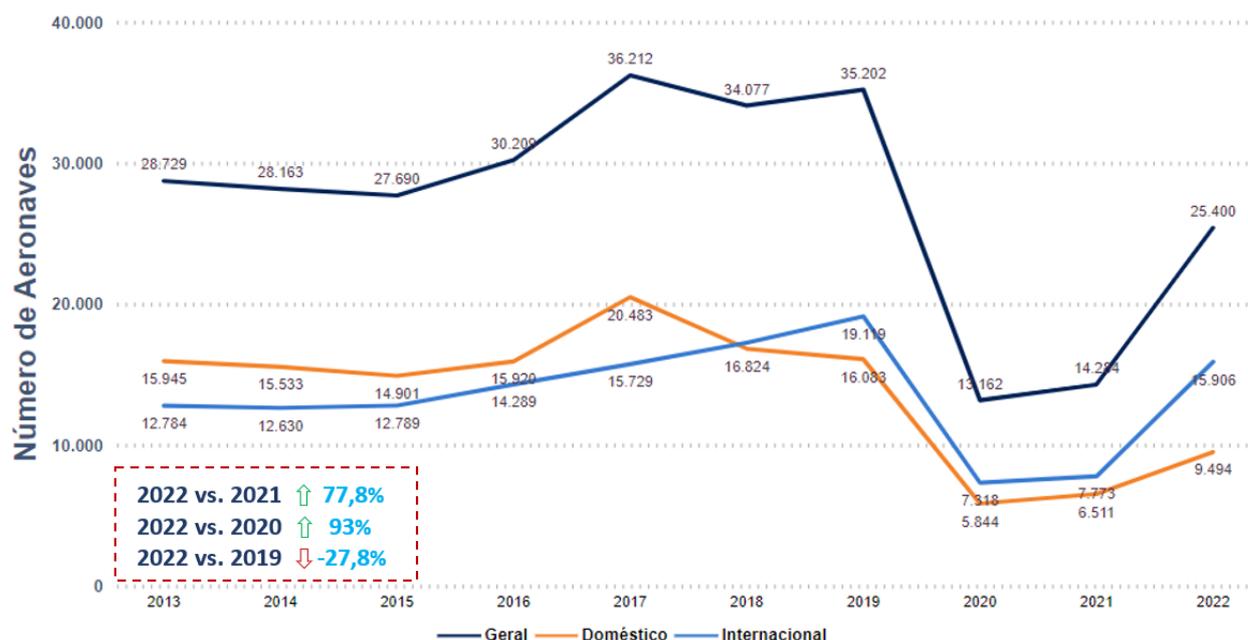
O défice fiscal diminuiu para 3,8% do PIB em 2022, apoiado pelo forte desempenho económico e pelo aumento das receitas fiscais. A dívida pública diminuiu de 142,7% para 126,2% do PIB, impulsionada pelo crescimento do PIB.

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.

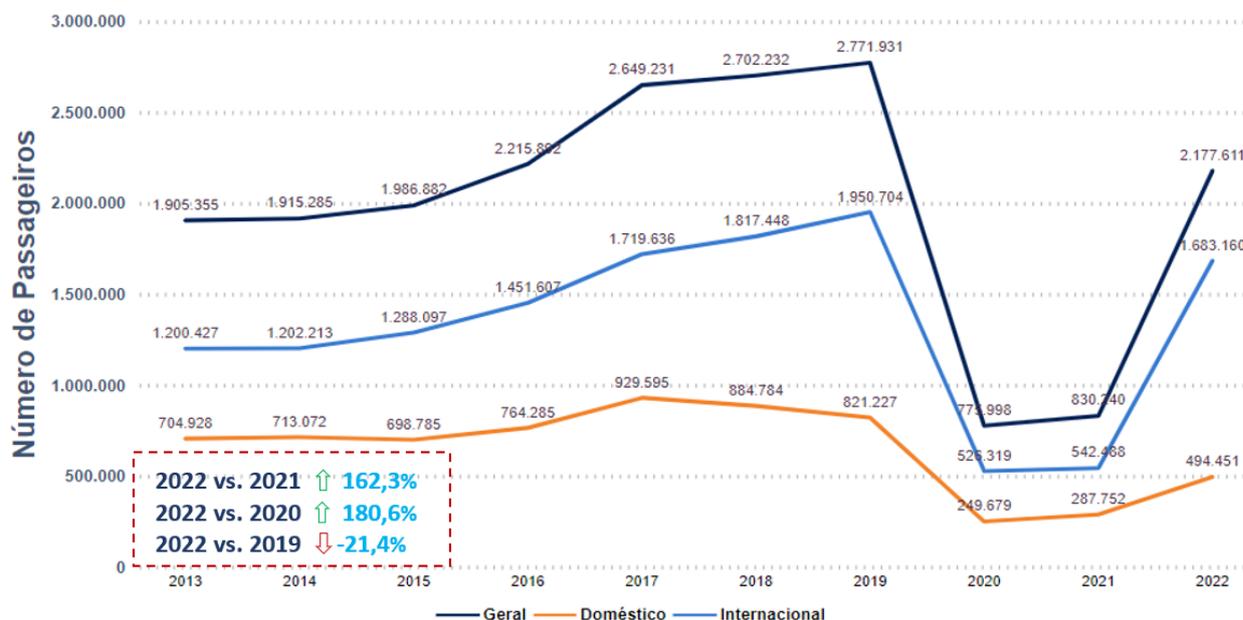
Figura 2 – Evolução de movimento de aeronaves em Cabo Verde, 2013-2022



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

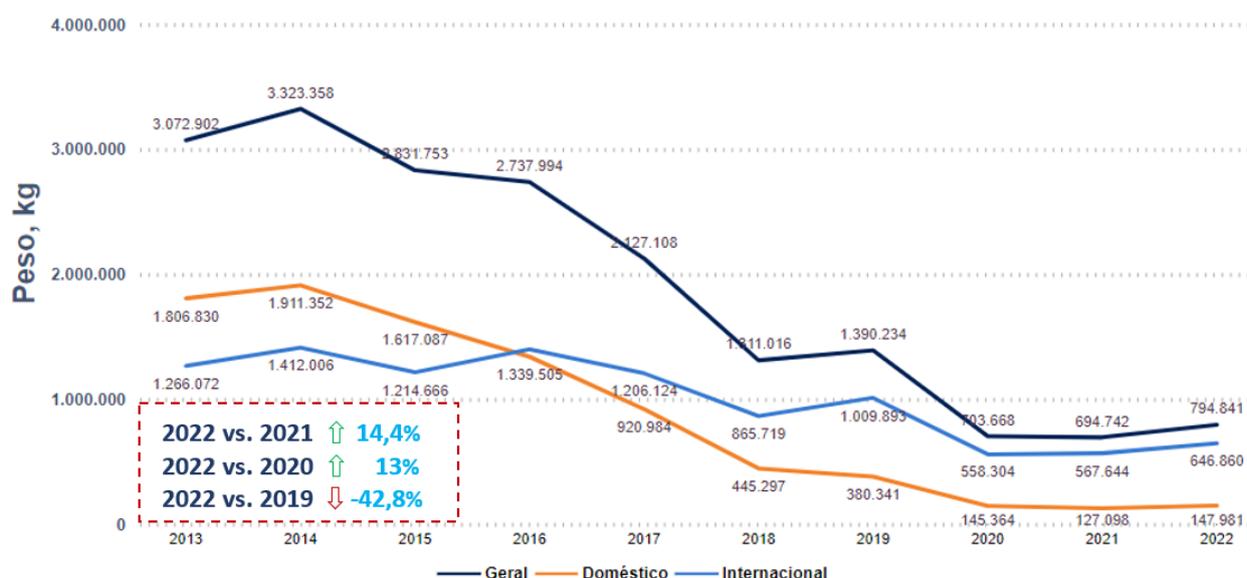
dos passageiros a nível internacional em 210,3%, tendo os passageiros a nível nacional aumentado em 71,8% (Figura 4). O número dos passageiros movimentados em 2022 atingiu 78,6% do nível pré-pandémico, indicando clara recuperação.

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



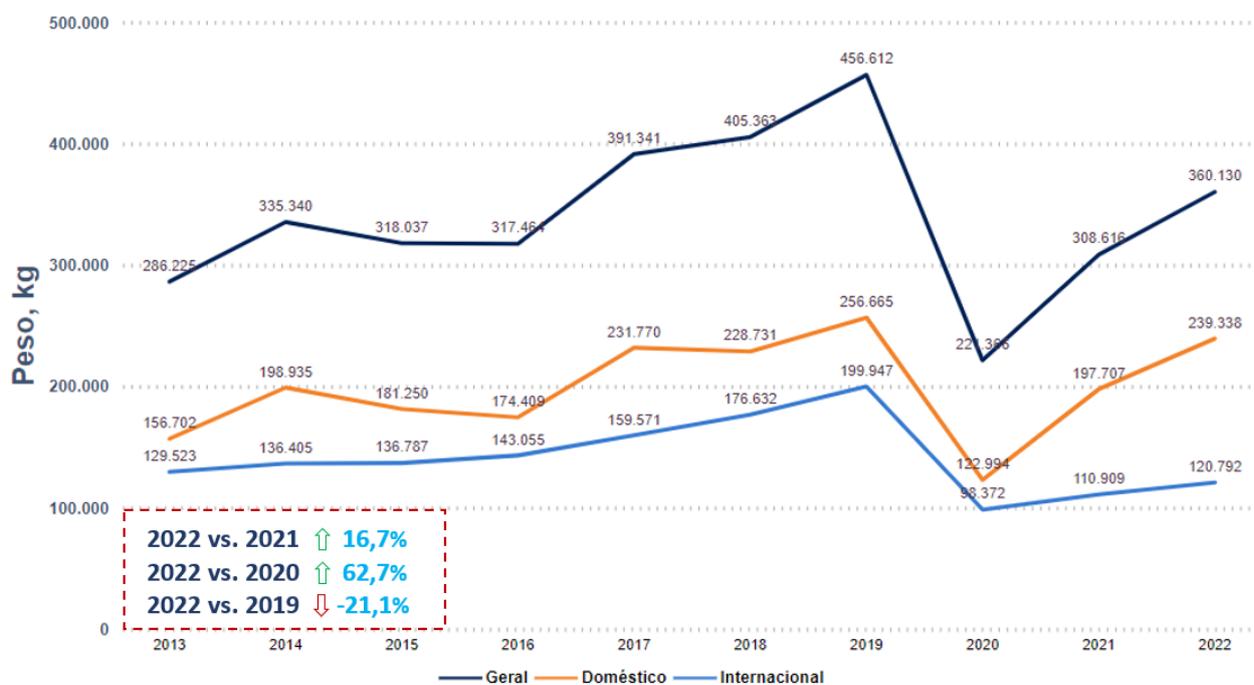
O tráfego de carga apresentou sinais de recuperação mais lenta, tendo registado um aumento de 14,4% em relação ao ano anterior (13% em comparação com 2020), situando-se 42,8% abaixo dos níveis pré-pandémicos (2019).

Figura 4 – 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 5 – 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.

3. ATIVIDADE DESENVOLVIDA EM 2022

Seguidamente apresenta-se a atividade regulatória desenvolvida pela Agência em 2022 em cinco âmbitos distintos de atuação, nomeadamente: atividade jurídica; atividade internacional; atividades de licenciamento, certificação, aprovação, autorização e registo; atividade de supervisão e proteção do passageiro.

3.1. Atividade Jurídica

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

3.2. 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, amargem 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 6 – 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 seguir é apresentada a relação dos eventos em que AAC participou durante o ano de 2022:

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

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.

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

Licenciamento, Certificação, Aprovação, Autorização e Registo constituem uma das vertentes centrais de atuação da AAC e representam processos sistemáticos de verificação de cumprimento pelos prestadores de serviços regulados de requisitos técnicos para iniciar ou continuar as operações no setor de aviação civil nacional. Seguidamente apresentam-se os resultados da referida atividade desenvolvida pela Agência em 2022, bem como a comparação com anos anteriores.



Certificação de Aeródromos

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

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

A tabela abaixo apresenta a atividade de certificação de aeródromos dos últimos 4 anos.

Tabela 1 – Certificação de Aeródromos, 2019-2022

Certificações de Aeródromos	2019	2020	2021	2022
Emissão do certificado de aeródromo	-	-	-	-
Renovação do certificado de aeródromo	3	3	2	2
Prorrogação do certificado de aeródromo	-	3	-	-
Aeródromos certificados, Nº	4	4	4	4

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

Durante o ano 2022 a Agência renovou dois (2) certificados de aeródromos, nomeadamente: do Aeroporto Internacional da Praia - Nelson Mandela (AIDP-NM) e do Aeroporto Internacional Aristides Pereira (AIAP).

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

Certificação dos Serviços de Navegação Aérea

O processo de certificação de Serviços de Navegação Aérea é regido pelo CV-CAR 17 “*Serviço de Tráfego Aéreo*”, 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.

A tabela abaixo apresenta a atividade de certificação dos Serviços de Navegação Aérea dos últimos 4 anos.

Tabela 2 – Certificação de Serviços de Navegação aérea, 2019-2022

Certificações Serviços Navegação Aérea	2019	2020	2021	2022
Emissão de certificados	2	-	-	1
Renovação de certificados	-	-	-	-
Serviços Navegação Aérea certificados, Nº	2	2	2	3

Desde o ano 2019 foram certificados, por um período de cinco anos, dois (2) Serviços de Navegação Aérea, nomeadamente: Serviço de Tráfego Aéreo (ATS) e Serviço da Telecomunicação Aeronáutica (CNS).

Em 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.

Não ocorreu no período em análise a renovação de certificados no domínio de Navegação Aérea.

Certificação, Licenciamento e Autorização dos Operadores Aéreos

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

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

Tabela 3 – Certificações dos operadores aéreos, 2019-2022

Certificações Operadores Aéreos Nacionais	2019	2020	2021	2022
Emissão do AOC	-	-	-	-
Suspensão do AOC	-	-	1	-
Renovação do AOC	2	2	2	2
Operadores Aéreos Nacionais certificados, Nº	2	2	2	2

Observa-se que em 2021, perante a falta de conformidade com os requisitos regulamentares, o Certificado de Operador Aéreo (AOC) da TACV foi suspenso³ pela AAC no período de 28 de junho a 13 de dezembro.

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

³ Suspensão através da Determinação nº 01/AAC/21, retoma pela Determinação nº 02/AAC/21

No período de 2019 a 2022 se encontravam licenciadas pela AAC para realização das operações aéreas em Cabo Verde dois operadores aéreos nacionais, TACV e TICV, sendo, no período em análise, anualmente efetuada a avaliação e renovação das suas Licenças de Exploração.

Tabela 4 – Licenciamento de operadores de transporte aéreo, 2019-2022

Licenciamento de operadores de transporte aéreo	2019	2020	2021	2022
Concessão de Licença de Exploração	-	-	-	-
Renovação de Licença de Exploração	2	2	2	2
Autorizações de exploração dos serviços internacionais de transporte aéreo	29	14	20	23

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

No caso das autorizações de exploração dos serviços internacionais de transporte aéreo destaca-se (Tabela 5) um aumento das autorizações concedidas em 2022 em 15% em comparação com o ano 2021, atingindo o número 79% do nível pré-pandémico, o que aponta para recuperação da operação aérea internacional.

Tabela 5 – Autorizações de voos, 2019-2022

	2019	2020	2021	2022
Autorizações de voos comerciais regulares/não regulares	56	61	66	74
Autorizações de sobrevoos e de escalas técnicas	2 489	2 094	2 452	2 844
Autorizações de drones	8	10	64	94

As autorizações de voos comerciais emitidas representam a totalidade dos programas de exploração de serviços aéreos (regulares e não regulares) submetidos à aprovação da AAC. O número das autorizações de voo aumentou em 12% em 2022, superando o nível do ano 2019 em 32%.

Relativamente às autorizações de sobrevoos e de escalas técnicas em território nacional, verificou-se um aumento destas autorizações em 2022 em cerca de 16% em relação ao ano 2021, superando em 14% os valores do período pré-pandémico (2019).

As autorizações de *drones* verificam em 2022 aumento na ordem de 47% em comparação com ano 2021, acompanhando a evolução o processo de regulamentação da utilização de sistemas de aeronaves civis não tripuladas em território nacional.

Aeronaves

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

A tabela abaixo apresenta a atividade do Registo Aeronáutico Nacional dos últimos 4 anos.

Tabela 6 – Registo Aeronáutico Nacional, 2019-2022

	2019	2020	2021	2022
Registo da matrícula	2	-	1	3
Abate do registo da aeronave	-	-	6	1
Aeronaves matriculadas no RAN, Nº	7	7	2	4

Em 2022 foram registados no RAN:

- três registos da matrícula, sendo duas da TICV e uma da TACV,
- um abate do registo da aeronave da TACV.

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

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

A tabela a seguir apresenta a atividade de certificação das aeronaves realizada entre 2019 e 2022.

Tabela 7 – Certificação das aeronaves, 2019-2022

Certificações de aeronaves	2019	2020	2021	2022
Emissão Certificados da Navegabilidade (CN)	2	0	3	3
Renovação Certificados da Navegabilidade (CN)	4	3	2	1
Emissão de Licenças de Estação de Rádio (LER)	2	0	1	3
Renovação de Licenças de Estação de Rádio (LER)	0	2	4	0
Emissão de Certificados de Ruído (CR)	2	0	1	3

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

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.

Licenciamento de atividade de Assistência em Escala

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

A Licença de Atividade de Assistência em Escala é emitida em regime de auto-assistência (exercido apenas pelas transportadoras aéreas) e em regime de prestação de serviços de assistência a terceiros.

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

Tabela 8 – Licenciamento da atividade de Assistência em Escala, 2019-2022

Licenciamento dos operadores de assistência em escala	2019	2020	2021	2022
Concessão de Licença	-	-	1	-
Renovação de Licença	-	-	8	1
Operadores licenciados, Nº	8	8	9	9

Em 2022, assim como em 2021, encontravam-se licenciadas nove (9) empresas a exercer a atividade de Assistência em Escala, sendo que foi renovada por cinco anos uma licença de operador de assistência em escala.

Certificação das Organizações de Manutenção

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

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

A atividade de certificação das organizações de manutenção aeronáutica nacionais e estrangeiras no período de 2019 e 2022 se encontra resumida nas Tabelas 10 e 11.

Tabela 9 – Certificação das Organizações de Manutenção nacionais, 2019-2022

Organizações de Manutenção Nacionais	2019	2020	2021	2022
Emissão de certificados	-	-	-	1
Renovação de certificados	1	2	1	2
OMA's Nacionais Certificadas, Nº	2	2	2	3

Em 2022 se encontravam certificadas pela AAC três organizações de manutenção nacionais, TACV, TICV e Challenge Technic, sendo que no decorrer do ano foi emitido certificado do Challenge Technic e renovados os certificados das OMAs Nacionais TACV e TICV.

Tabela 10 – Certificação das Organizações de Manutenção Estrangeiras, 2019-2022

Organizações de Manutenção Estrangeiras	2019	2020	2021	2022
Emissão de certificados	5	-	1	-
Renovação de certificados	1	-	2	-
Aceitação de certificados	-	-	-	1
OMA's Estrangeiras Certificadas, Nº	13	3	3	4

Em 31 de dezembro se encontravam certificadas quatro OMAs Estrangeiras, tendo AAC aceite no decorrer do ano o Certificado da OMA estrangeira Ethiopian Maintenance, Repair and Overhaul.

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

Licenciamento do Pessoal Aeronáutico

O processo de licenciamento do pessoal aeronáutico tem por objetivo assegurar a qualidade da formação dos pilotos, técnicos de manutenção aeronáutica, oficiais de operações de voo, controladores de tráfego aéreo e tripulantes de cabina. Os candidatos às licenças e qualificações nestas categorias devem se submeter aos exames de saúde e de conhecimentos teórico e prático, além de possuir a experiência compatível com a função que desejam exercer. O conhecimento teórico para obtenção de uma licença é demonstrado por meio da aprovação em prova aplicada pela AAC.

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

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

A tabela abaixo apresenta a atividade de licenciamento do Pessoal Aeronáutico nos últimos 4 anos.

Tabela 11 – Atividade de Licenciamento do pessoal aeronáutico, 2019-2022

Licenciamento do Pessoal Aeronáutico	2019	2020	2021	2022
Emissão de licença	7	19	10	32
Validação de licença	1	7	4	31
Conversão de licença	60	31	10	2
Revalidação de licença	47	29	43	18
Renovação de licença	5	1	2	0
Emissao de qualificação*	256	131	98	164
Total:	376	218	167	247

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, mais 48% de que no ano anterior, atingindo 66% dos processos do ano 2019.

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

Tabela 12 – Licenças emitidas ao Pessoal Aeronáutico, 2019-2022

Licenças Emitidas	2019	2020	2021	2022
Pilotos	3	2	-	4
Técnicos de manutenção de aeronaves	1	-	-	-
Instrutores	2	13	6	19
Verificadores	-	1	-	4
Examinadores	1	3	4	5
Total:	7	19	10	32

Em 2021 o número dos pedidos relacionados com licenciamento do pessoal aeronáutico diminuiu significativamente, atingindo 53% dos pedidos registados em 2020 o que se justifica pela redução de operações das operadoras aéreas nacionais relacionada com adiamento da retoma dos voos pela TACV, o que aconteceu em 27 de dezembro de 2021 após a sua suspensão em março de 2020, e com suspensão temporária das operações da TICV no período compreendido entre maio e outubro de 2021.

Em 2022 o número dos pedidos relacionados com licenciamento do pessoal aeronáutico aumentou em 220% em comparação com o ano anterior, acompanhando a retoma das atividades no sector.

Em 31 de dezembro de 2022 encontravam-se ativas 356 licenças do Pessoal Aeronáutico (358 em 2021), sendo:

- ➔ Tripulantes de Cabina – 163 (2021: 164)
- ➔ Pilotos – 81 (2021: 81)
- ➔ Controladores de Tráfego Aéreo – 55 (2021 – 53)
- ➔ Técnicos de Manutenção de Aeronaves – 43 (2021: 48)
- ➔ Oficiais de operações de voo – 14 (2021: 12)

Em 31 de dezembro de 2022 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 médica

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

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

Tabela 13 – Certificados Médicos emitidos, 2019-2022

Certificação Médica	2019	2020	2021	2022
Certificados Médicos Classe 1 - Pilotos comerciais	101	39	54	52
Certificados Médicos Classe 2 - Pessoal Navegante de Cabina e Pilotos Privados	63	19	12	26
Certificados Médicos Classe 3 - Controladores de Tráfego Aéreo	16	35	21	28
Total:	180	93	87	106

As solicitações de certificados médicos aumentaram em 21,8% em 2022 em comparação com o ano 2021, atingindo 58,8% dos pedidos registados em 2019. Observa-se que a emissão dos certificados médicos é interligada a atividade de licenciamento do pessoal aeronáutico e, assim sendo, apresenta a mesma tendência de evolução.

Certificação das Organizações de Formação

Organizações de Formação Aprovadas são organizações certificados pela autoridade aeronáutica cabo-verdiana para ministrar as formações ao pessoal aeronáutico com vista a obtenção de licenças ou de

qualificações de tripulação de voo, tripulantes de cabina, oficiais de operações de voo, técnicos de manutenção de aeronaves e de controladores de tráfego aéreo em Cabo Verde.

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

Tabela 14 – Certificação das Organizações de Formação, 2019-2022

Organizações de Formação aprovadas	2019	2020	2021	2022
Emissão de Certificados ATO	1	-	2	3
Renovação de Certificados ATO	-	3	-	3
ATO's certificados, Nº	3	3	5	8

Enquanto entidade reguladora, a AAC certificou nos últimos quatro anos cinco organizações de formação estrangeiras, com os cursos a serem ministrados fora de Cabo Verde, mas com o reconhecimento pela Agência, e uma nacional, tendo concluído no ano 2022 os processos de certificação de três (03) ATO's: uma nacional e duas estrangeiras, para ministrar, respetivamente os cursos de Pessoal Navegante de Cabina (PNC), Técnicos de Manutenção de Aeronaves (TMA) e pilotos/oficiais de operações de voo/técnicos de manutenção no tipo de aeronave.

A 31 de dezembro de 2022, encontravam-se certificadas pela AAC oito organizações de formação.

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

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

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

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

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

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

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

Tabela 15 – Aprovações dos Programas e Procedimentos de Segurança, 2019-2022

Tipo do Operador	2019	2020	2021	2022
Operador Aeroportuário	9	1	1	0
Operadores Aéreos Nacionais	6	6	6	3
Operadores Aéreos Internacionais	12	0	0	0
Operador de Assistência em Escala	3	3	3	0
Operador de Catering	2	1	0	3
Empresa Segurança Privada	4	0	0	0
Total:	36	11	10	6

Em 2022 foram analisados e aprovados no total seis Programas e Procedimentos de Segurança dos Operadores, sendo três dos Operadores Aéreos Nacionais e três dos Operadores de Assistência em Escala.

Os resultados da atividade de certificação do pessoal *Security* no período 2019-2022 se encontram apresentados na Tabela 17, e incluem os números das certificações e das recertificações efetuadas.

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

Tabela 16 – Atividade de certificação do pessoal *Security*, 2019-2022

Categoria do Pessoal Security	2019	2020	2021	2022
Screeners	88	88	167	119
Instrutores	1	0	2	11
Coordenadores de segurança	0	2	4	11
Inspetores	0	1	3	6
Total:	89	91	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).

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

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.

3.4. Atividade de Supervisão

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

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

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

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

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



Supervisão no domínio de Segurança Operacional (*Safety*)

Apresentam-se seguidamente dados das ações inspetivas realizadas nos últimos 4 anos no domínio de segurança operacional (*Safety*).

Tabela 17 – Ações de supervisão *Safety*, 2019-2022, Nº

Ações inspetivas <i>Safety</i>	2019	2020	2021	2022
Aeródromos	19	42	117	155
Navegação Aérea	45	60	67	52
Aeronavegabilidade	118	86	49	85
Padrão Operacional	88	35	44	70
Medicina Aeronáutica	9	4	10	10
Total das ações inspetivas:	279	227	287	372

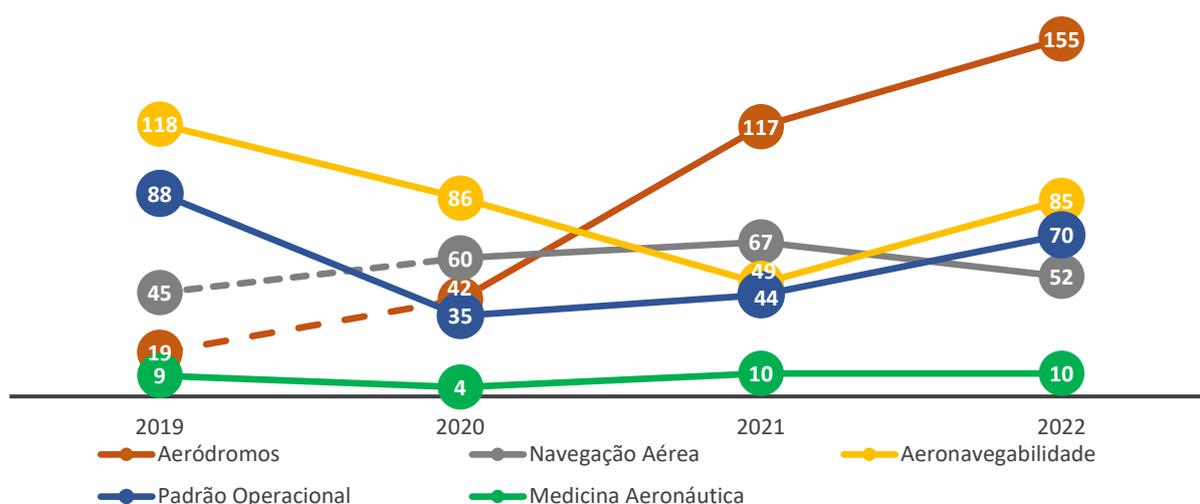
Em 2020 a atividade de supervisão foi diretamente impactada pelo estado de calamidade sanitária, causada pelo COVID-19 e a consequente redução inédita das operações na aviação civil.

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%⁴.

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

A partir de 2021, com paulatina retoma da atividade do setor, as ações de supervisão foram ajustadas em linha com incremento da atividade e do nível do risco, tendo o número das ações de supervisão aumentado no ano 2022 em 30% em comparação com o ano 2021 (34% em 2021 em comparação com o ano 2020).

Figura 7 – Evolução das ações de supervisão *Safety*, 2019-2022



⁴ Sem considerar as ações de supervisão nos domínios de Aeródromos e de Navegação Aérea



Tal não aconteceu no domínio de aeronavegabilidade em 2021, onde o número das ações de supervisão diminuiu em 43% em comparação com o ano 2020. Esse fato encontra justificação na redução em 2021 de número de aeronaves, no adiamento da retoma das operações pela TACV, que aconteceu em 27 de dezembro de 2021 após a sua suspensão em março de 2020, e na suspensão temporária das operações da TICV no período compreendido entre maio e outubro de 2021. Em 2022 as ações da supervisão neste domínio acompanharam o incremento da atividade da TACV e TICV, tendo aumentado em 73% em comparação com o ano anterior.

As ações de supervisão no domínio de Padrão Operacional, a semelhança da aeronavegabilidade afetadas pela redução das operações no setor, aumentaram em 2022 em 59% em comparação com o ano anterior (26% em 2021 em comparação com o ano 2020).

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

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

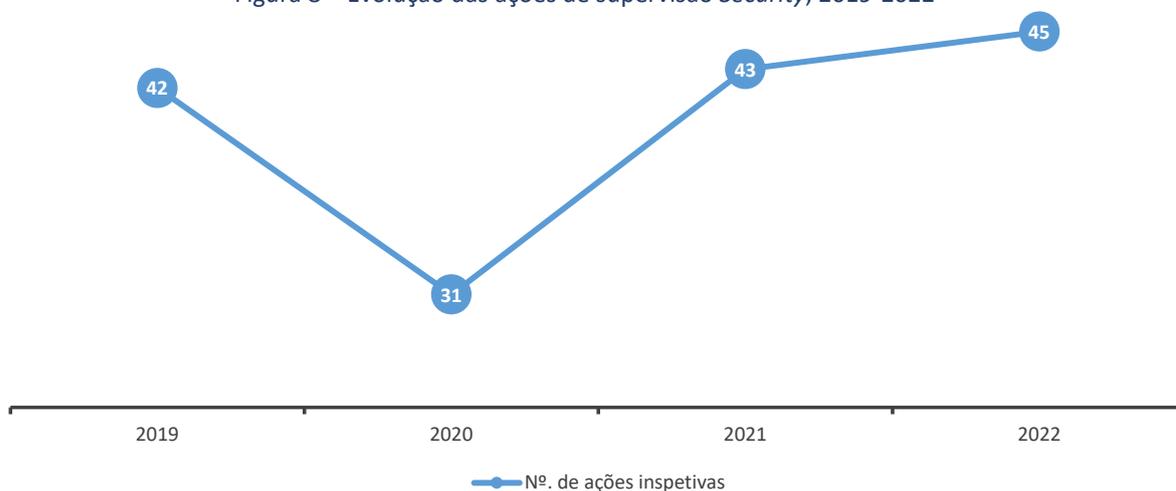
Apresentam-se seguidamente dados das ações inspetivas realizadas nos últimos 4 anos no domínio de Segurança e Facilitação (*Security*).

Tabela 18 – Ações de supervisão *Security*, 2019-2022, Nº

Supervisão <i>Security</i>	2019	2020	2021	2022
Nº. de ações inspetivas	42	31	43	45

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* registou a recuperação a partir do ano 2021, acompanhando a retoma das atividades no sector.

Figura 8 – Evolução das ações de supervisão *Security*, 2019-2022



Supervisão no domínio de Regulação Económica

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.

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.

Tabela 19 – Evolução dos processos de contraordenação, 2019-2022

Contraordenação	2019	2020	2021	2022
Processos Contraordenação instaurados	4	1	1	9
Processos alvos de impugnação judicial	2	0	0	2

Durante o ano de 2022, a Agência instaurou nove (9) processos de contraordenação, resultante da violação das disposições legais, que resultaram na aplicação de coimas, sendo que sete (7) processos de contraordenação foram concluídos com aceitação por parte da entidade visada da decisão da condenação e o pagamento voluntário das coimas e dois (2) processos foram objeto de impugnação judicial, contudo as correspondentes coimas já foram pagas.

Em 31 de dezembro de 2022 encontravam-se por decidir quatro processos impugnados judicialmente, sendo dois do ano 2019 e dois do ano 2022.

3.5. Consumidores – Proteção ao Passageiro

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



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

Análise e tratamento das reclamações enviadas por passageiros

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%.

Tabela 20 – Reclamações de passageiros, 2019-2022

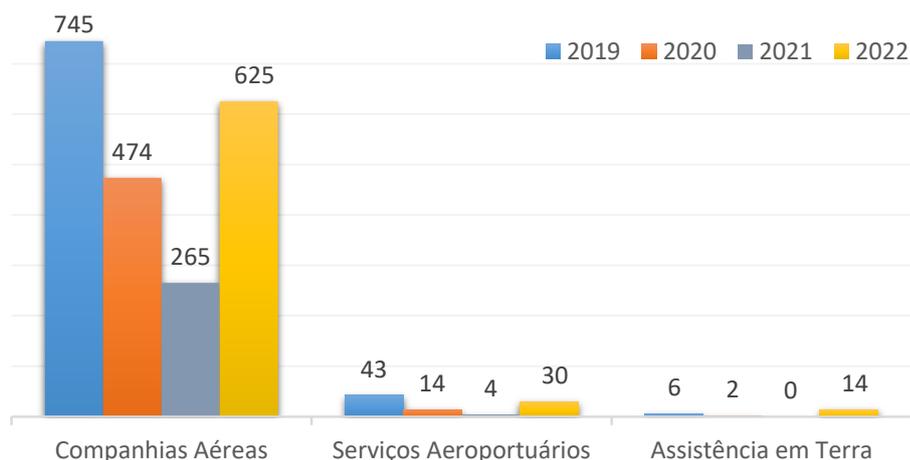
Reclamações de passageiros	2019	2020	2021	2022
Passageiros transportados, Nº	2 771 931	775 998	830 240	2 177 611
Reclamações recebidas, Nº	794	490	269	669
Taxa de Reclamação	0,029%	0,063%	0,032%	0,031%

Face ao total de passageiros transportados em voos comerciais, as reclamações representam 0,032% em 2021 e 0,031% em 2022.

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

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

Figura 9 – Reclamações de passageiros por tipologia do operador, 2019-2022



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.

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 usuários do transporte aéreo

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

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



4. RECURSOS HUMANOS

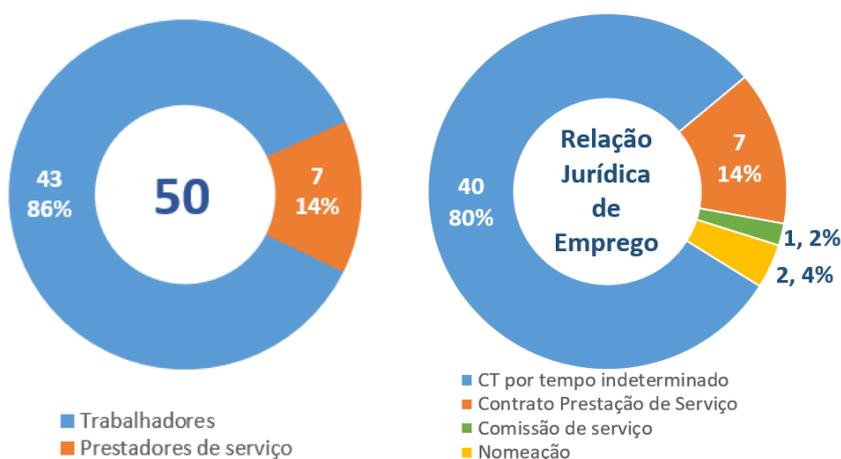
4.1. Caracterização dos Recursos Humanos

Em 31 de dezembro de 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.

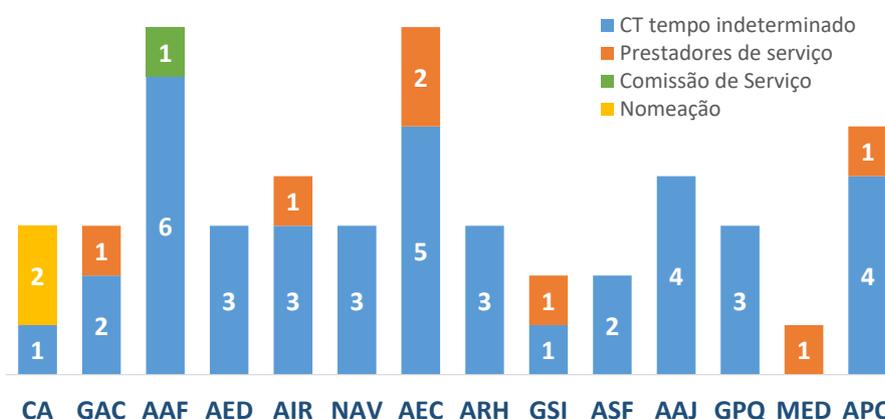
Do total dos 50 colaboradores ativos, 40 (80%) pertencem ao quadro de pessoal da AAC, vinculados por contratos de trabalho por tempo indeterminado, um encontra-se em regime de comissão de serviço (2%), dois em regime de nomeação (4%) e sete em regime de prestação de serviço (14%).

Figura 10 – Colaboradores ativos em 31/12/2022



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

Figura 11 – Colaboradores por Unidade Orgânica (UO)

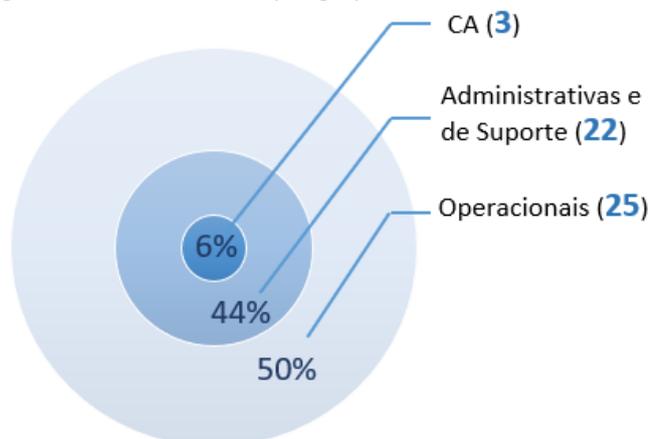


Constituem o grupo predominante os colaboradores afetos às Unidades Orgânicas Operacionais⁵

⁵ Incluem: AIR, NAV, AED, APO, ASF, AEC, MED

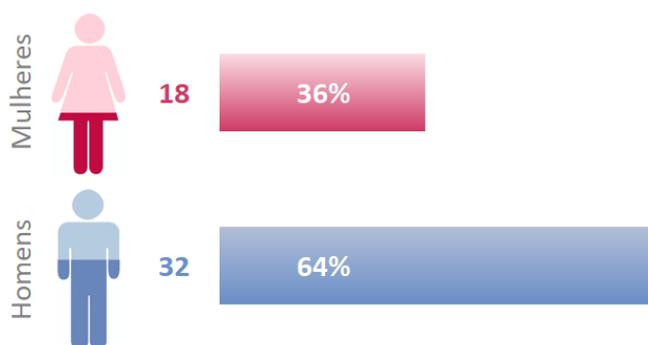
no total de 25 (50%), seguidos pelos 22 colaboradores afetos às áreas Administrativas e de Suporte⁶ (44%). O CA em 2022 era formado por Presidente e dois Administradores.

Figura 12 – 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 13 – Colaboradores por género, 2022



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 21 – 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.

⁶ Incluem: ARH, AAF, GSI, GPQ, GAC, AAJ

Tabela 22 – 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%

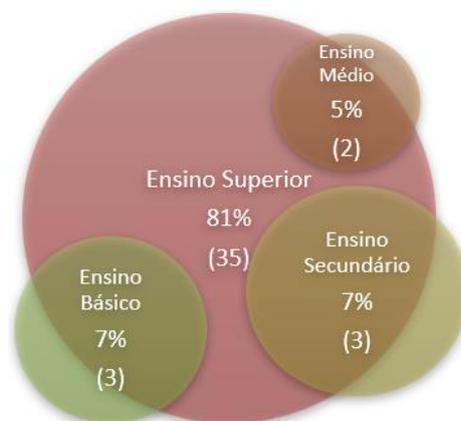
Relativamente a estrutura etária, 65% (28) dos trabalhadores ativos encontram-se na faixa etária entre 31 e 50 anos, sendo predominante o escalão da idade entre 41 e 50 anos com 35% (15) do total.

Tabela 23 – 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 14 – 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

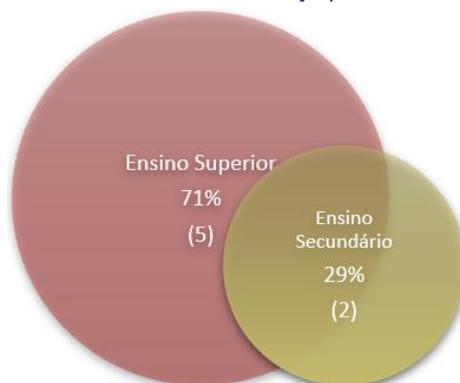
Os colaboradores em regime de prestação de serviço se enquadram, na sua maioria, nas faixas etárias mais elevadas. Assim, 72% dos prestadores de serviço encontram-se na faixa etária entre 41 e 60 anos, sendo predominante o escalão da idade entre 41 e 50 anos com 43%.

Tabela 24 – 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 15 – Prestadores de serviço por nível académico



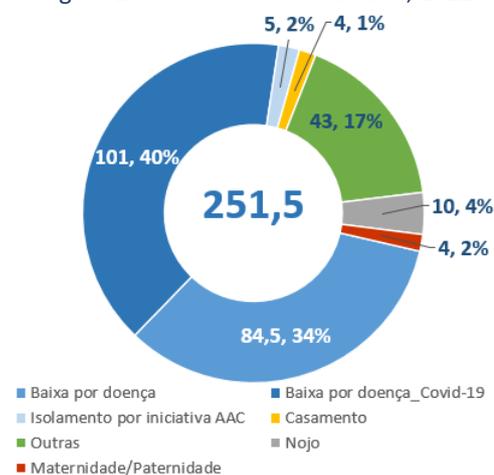
É de referir que a 31 de dezembro um colaborador em regime de prestação de serviço desempenhava a função de Coordenador.

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 16 – 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 17 – 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%).

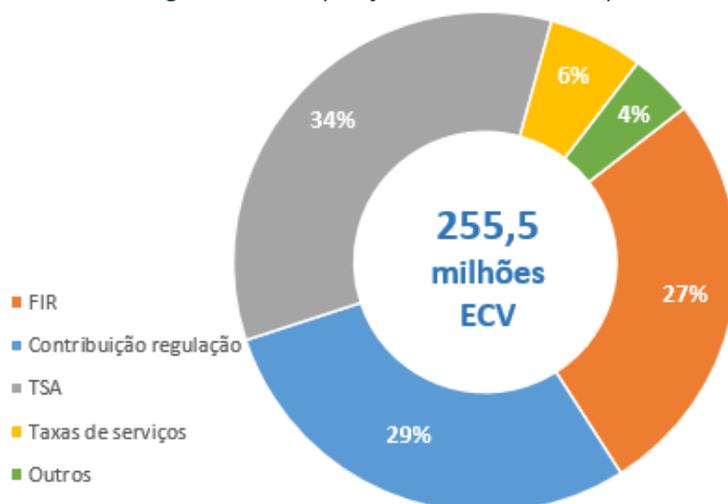
5. DESEMPENHO ECONÓMICO-FINANCEIRO

5.1. Desempenho económico



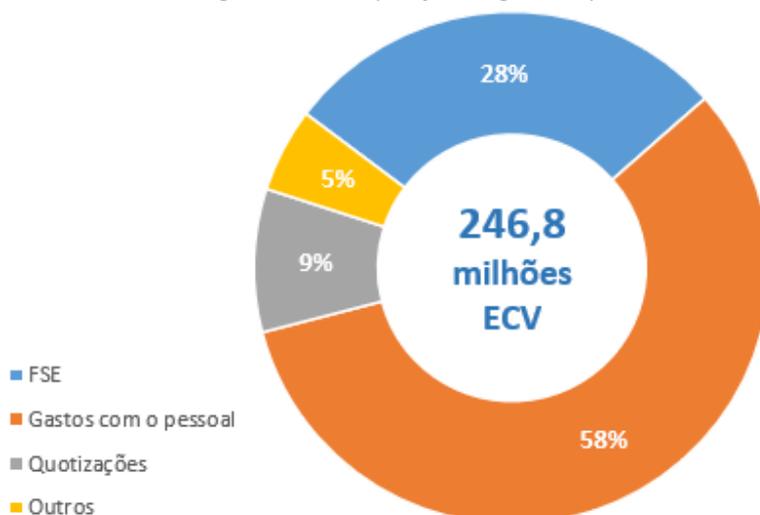
Os rendimentos operacionais da AAC em 2022 atingiram 255,5 milhões ESC, e são provenientes, sobretudo, das Taxas de Segurança Aeroportuárias (TSA), das Contribuições de Regulação e da comparticipação nas receitas da FIR Oceânica do Sal (FIR), que juntas representam 90% no total.

Figura 18 – Composição de rendimentos operacionais, 2022, %



Em 2022, apesar das restrições financeiras, AAC assegurou os gastos operacionais já assumidas e os estreitamente necessários para prossecução da sua atividade, que totalizaram 246,8 milhões ESC, derivado, essencialmente dos Gastos com Pessoal e Gastos com FSE, que juntos representam 86% do total.

Figura 19 – Composição de gastos operacionais⁷, 2022, %



⁷ Não inclui depreciações e amortizações

Com o EBITDA a atingir valor de 8,7 milhões ESC verifica-se o mesmo em termos de margem EBITDA, que se situou em 4%. O peso das depreciações impeliu EBIT para valor negativo de 3,9 milhões ESC e pressionou, igualmente, a margem líquida para -3%.

Tabela 25 – Performance económica 2022, mESC

Performance económica	2022
Vendas e Prestação de Serviços (VPS)	245 015
Gastos Operacionais	-211 450
Gastos com FSE's	-69 642
Gastos com o pessoal	-141 809
Outros Rendimentos e Ganhos	10 473
Outros Gastos e Perdas	-35 363
Depreciações e amortizações	-12 674
Ganhos e Perdas Financeiras	-4 055
EBITDA	8 674
EBIT	-3 999
Resultado Líquido do Período	-8 054
Margem EBITDA	4%
Margem Líquida	-3%
Peso da estrutura de pessoal nas VPS	58%
Peso da estrutura de FSE nas VPS	28%

O valor positivo da EBITDA aponta para cobertura dos gastos pelos rendimentos no ano 2022, enquanto o valor negativo da EBIT indica o défice dos rendimentos para cobertura dos custos operacionais da instituição. O peso dos Gastos com Pessoal e do FSE atinge 86% do total das Vendas e Prestações de Serviços.

Em 2022 a AAC atingiu um resultado líquido negativo de 8,1 milhões ESC.

5.2. Desempenho financeiro

Cash flow operacional 7,5 milhões ESC	Free cash flow -78,3 milhões ESC	Fundo de Maneio 120 milhões ESC
--	---	--

O *cash flow* gerado pela AAC a nível operacional de cerca de 7,5 milhões ESC foi possível sobretudo devido ao aumento em 2022 das receitas provenientes da Taxa de Segurança Aeroportuária nos voos internacionais, ocorrido com a recuperação do setor de aviação após a pandemia da Covid-19.

O *free cash flow* atingiu o valor negativo de 78,3 milhões ESC devido, essencialmente, aos pagamentos respeitantes à investimentos, sobretudo nos módulos “Auditoria e Inspeções”, “Registo de aeronaves”, “Regulação Económica” e “Transporte Aéreo” da plataforma CASR.

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

Em termos de capacidade financeira da AAC para fazer face aos seus compromissos de curto prazo, destaca-se o nível robusto do indicador de liquidez geral de 150%.

Contudo, relativamente à liquidez imediata constata-se que a Agência tem atualmente disponibilidades para a cobertura imediata de apenas 27% do seu passivo corrente.

150% **Liquidez Geral**
Ativo corrente/Passivo corrente

27% **Liquidez Imediata**
Disponibilidades/Passivo corrente

24% **Solvabilidade**
Capital próprio/Passivo

19% **Autonomia Financeira**
Capital próprio/Ativo

81% **Endividamento**
Passivo/Ativo

O indicador de solvabilidade aponta para limitada capacidade da AAC em fazer face às suas responsabilidades correntes, na medida que os seus capitais próprios asseguram a cobertura apenas de 24% do passivo.

Este facto é ainda visível pelo nível de autonomia financeira de 19% e de endividamento de 81% que apontam para significativa dependência da Agência de capitais alheios para financiamento dos seus ativos.

5.3. Proposta de Aplicação de Resultados

O Resultado Líquido apurado no exercício é **negativo em 8,1 milhões de escudos**, pelo que se propõe que o mesmo seja transferido para Resultados Transitados.

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Exercício de 2022



AAC - AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL
NIF: 357083792

Balço de 31 de dezembro de 2022 e 2021
 (Valores expressos em milhares de Escudos - mESC)

RÚBRICAS	Notas	VALORES	
		PERÍODO DE REFERÊNCIA	
		2022	2021
ATIVO			
Ativo não corrente			
Ativos fixos tangíveis	3		
Terrenos e recursos naturais		2 685	2 685
Edifícios e outras construções		4 917	7 103
Equipamento básico		1 616	2 274
Equipamento de transporte		3 507	5 066
Equipamento administrativo		15 093	15 966
Ativos intangíveis	4	24 549	13 915
Outros ativos financeiros	5	49 577	49 577
Total do ativo não corrente		101 944	96 587
Ativo corrente			
Clientes	6	39 439	26 136
Adiantamentos a fornecedores		3 024	278
Outras contas a receber	7	183 842	181 985
Diferimentos		1 221	1 103
Outros ativos financeiros	5	68 958	-
Caixa e depósitos bancários	8	65 292	143 630
Total do ativo corrente		361 775	353 132
Total do ativo		463 719	449 719
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO			
Capital próprio	9		
Resultados transitados		97 958	156 685
Resultado líquido do período		(8 054)	(58 726)
Total do capital próprio		89 905	97 958
PASSIVO			
Passivo não corrente			
Provisões	10	9 868	4 179
Financiamentos Obtidos	11	122 518	132 779
Total do passivo não corrente		132 386	136 958
Passivo corrente			
Fornecedores	12	16 031	15 207
Adiantamentos de clientes		73	13
Estado e outros entes públicos	13	54 356	49 757
Financiamentos obtidos	11	11 779	8 607
Outras contas a pagar	14	159 188	141 218
Total do passivo corrente		241 428	214 802
Total do passivo		373 814	351 760
Total do capital próprio e do passivo		463 719	449 719

Técnica AAF

Juanillo Freis

Coordenadora da AAF

Rodrigue

O Conselho de Administração

Seila Lines
Carlos Rodriguez

AAC - AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL
NIF: 357083792

Demonstração de Resultado por Natureza do período compreendido entre 1 de Janeiro e 31 de Dezembro de 2022 e de 2021
(Valores expressos em milhares de Escudos - mESC)

RÚBRICAS	Notas	VALORES	
		PERÍODO DE REFERÊNCIA	
		2022	2021
Vendas e prestação de serviços	15	245 015	145 520
Resultado operacional bruto		245 015	145 520
Fornecimentos e serviços externos	16	(69 642)	(48 390)
Valor acrescentado bruto		175 373	97 130
Gastos com o pessoal	17	(141 809)	(111 867)
Provisões (aumentos/reduções)	10	(5 689)	(4 179)
Outros rendimentos e ganhos	18	10 473	5 956
Outros gastos e perdas	19	(29 674)	(28 438)
Resultado antes de depreciações, amortizações, perdas/ganhos de financiamento e impostos		8 674	(41 398)
Gastos/Reversões de depreciação e de amortização	3	(12 674)	(11 914)
Resultado operacional (antes de perdas/ganhos de financiamento e impostos)		(3 999)	(53 312)
Juros e ganhos similares obtidos		1 155	701
Juros e perdas similares suportados	20	(5 210)	(6 116)
Resultado antes de Impostos		(8 054)	(58 726)
Imposto sobre o rendimento do período		-	-
Resultado líquido do período		(8 054)	(58 726)

Técnica AAF

Joana Reis

Coordenadora da AAF

Carla Reis

O Conselho de Administração

Sebastião Reis

Carlos Rodrigues

AAC - AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL
NIF: 357083792

Demonstração de Alterações no Capital Próprio do período compreendido entre 1 de Janeiro e 31 de Dezembro de 2022 e de 2021
(Valores expressos em milhares de Escudos - mESC)

DESCRIÇÃO	Notas	Resultados transitados	Resultado líquido do período	Total do Capital Próprio
POSICÕES NO INÍCIO DO PERÍODO 2021	1	-	-	-
ALTERAÇÕES REFERENTES A RENDIMENTOS E GASTOS RECONHECIDOS NO PERÍODO				
Resultado líquido do período		-	(58 726)	(58 726)
Primeira adoção de novo referencial contabilístico	9	156 685	-	156 685
RESULTADO EXTENSIVO	2	156 685	(58 726)	97 959
OPERAÇÕES COM DETENTORES DE CAPITAL NO PERÍODO	3	-	-	-
OUTRAS OPERAÇÕES	4	-	-	-
POSICÕES NO FIM DO PERÍODO 2021	1+2+3+4	-	-	-
POSICÕES NO INÍCIO DO PERÍODO 2022	1	156 685	(58 726)	97 959
ALTERAÇÕES REFERENTES A RENDIMENTOS E GASTOS RECONHECIDOS NO PERÍODO				
Resultado líquido do período		-	(8 054)	(8 054)
RESULTADO EXTENSIVO	2	-	(8 054)	(8 054)
OPERAÇÕES COM DETENTORES DE CAPITAL NO PERÍODO	3	-	-	-
OUTRAS OPERAÇÕES	4	(58 726)	58 726	-
Aplicação de resultados do exercício anterior		(58 726)	58 726	-
POSICÕES NO FIM DO PERÍODO 2022	1+2+3+4	97 959	(8 054)	89 905

Técnica AAF

Coordenadora da AAF

O Conselho de Administração

Janilde Paulo

Vitorizue

Sebastião

Carlos Rodrigues

AAC DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS - EXERCÍCIO 2022

AAC - AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL
NIF: 357083792

Demonstração de Fluxos de Caixa do período compreendido entre 1 de Janeiro e 31 de Dezembro de 2022 e de 2021

(Valores expressos em milhares de Escudos - mESC)

RÚBRICAS	Notas	VALORES	
		PERÍODO DE REFERÊNCIA	
		2022	2021
Método Directo			
<u>Fluxos de caixa das actividades operacionais</u>			
Recebimentos de clientes		217 974	211 616
Pagamentos a fornecedores		(78 776)	(47 420)
Pagamentos ao pessoal		(113 183)	(99 952)
		Caixa gerada pelas operações	
Pagamento/recebimento do imposto sobre o rendimento		26 015	64 245
Outros recebimentos/pagamentos	8	-	-
		(18 512)	(11 337)
		Fluxos de caixa das actividades operacionais (1)	7 503
		52 908	
<u>Fluxos de caixa das actividades de investimento</u>			
Pagamentos respeitantes a:			
Activos fixos tangíveis		(2 551)	(1 186)
Activos intangíveis		(15 356)	(5 560)
Outros activos	8	(68 958)	
		Fluxos de caixa das actividades de investimento (2)	(86 866)
		(6 747)	
<u>Fluxos de caixa das actividades de financiamento</u>			
Recebimentos provenientes de:			
Financiamentos obtidos		-	-
Outras operações de financiamento		1 155	12
Pagamentos respeitantes a:			
Financiamentos obtidos		(131)	(423)
		Fluxos de caixa das actividades de financiamento (3)	1 024
		(411)	
Variação de caixa e seus equivalentes (1+2+3)			
		(78 339)	45 750
Caixa e seus equivalentes no início do período			
		143 630	97 880
Caixa e seus equivalentes no fim do período			
	8	65 292	143 630

Técnica AAF

Coordenadora da AAF

O Conselho de Administração

Joanilde Feres

Xosizie.

Seito Aires.

Carlos Rodrigues

ANEXO AO BALANÇO E À DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2022

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

INFORMAÇÃO GERAL

A Agência de Aviação Civil (AAC), criada pelo Decreto-Lei nº 28/2004, de 12 de julho, posteriormente alterado pelo Decreto-Lei n.º 31/2009, de 7 de setembro, é a entidade reguladora do setor da aviação civil nacional. A AAC é uma autoridade administrativa independente, de base institucional, dotada de personalidade jurídica, órgãos, serviços, pessoal e património próprios e de autonomia administrativa e financeira.

A finalidade da AAC, definida pelos seus Estatutos, consiste no desempenho de atividades administrativas de regulação técnica e económica, supervisão e regulamentação do sector da aviação civil, com jurisdição sobre todo o território nacional, incluindo o espaço aéreo sujeito à jurisdição do Estado Cabo-Verdiano, sem prejuízo das funções adjacentes que lhe sejam confiadas pelos estatutos, designadamente funções de consulta do Governo e da Assembleia Nacional.

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

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

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

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

A AAC é independente no desempenho das suas funções e não se encontra submetida à superintendência nem à tutela do Governo, no que respeita às suas funções reguladoras, com ressalva dos poderes atribuídos ao Governo em matéria de orientações políticas e de gestão previstos na lei. Para efeitos de relacionamento com o Governo, sem prejuízo da sua independência, a AAC encontra-se adstrita ao Ministério que tutela a área dos Transportes Aéreos, que no caso é o Ministério do Turismo e Transportes (MTT).

NOTA 0 – REFERENCIAL CONTABILÍSTICO DE PREPARAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

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

O ano de 2021 foi o primeiro ano que a AAC iniciou a preparação das demonstrações financeiras de acordo com o SNCRF. Até o exercício de 2020, as demonstrações financeiras da AAC haviam sido preparadas de acordo com o regime de caixa (Contas de Gerência).

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

Estas demonstrações financeiras foram aprovadas pelo Conselho de Administração, para divulgação em 11 de outubro de 2023.

NOTA 1 – RESUMO DAS PRINCIPAIS POLÍTICAS CONTABILÍSTICAS ADOTADAS

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

1.1 Ativos fixos tangíveis e depreciações

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

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

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

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

1.2 Ativos intangíveis e amortizações

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

1.3 Imparidade de ativos

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

1.4 Contas a receber de Clientes e Outros devedores e imparidade

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

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

1.5 Caixa e Depósitos bancários

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

1.6 Empréstimos obtidos

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

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

1.7 Provisões para riscos e encargos

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

1.8 Reconhecimento do rédito

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

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

- a) taxas devidas pelos serviços prestados, bem como pela venda de estudos ou outras publicações;
- b) 5% das receitas da Região de Informação de Voo Oceânica do Sal (FIR Oceânica do Sal), efetivamente cobradas, com referência ao ano imediatamente anterior;
- c) contribuições legalmente impostas às entidades reguladas que sejam necessárias para financiar o seu orçamento;
- d) produto das coimas aplicadas pela AAC no exercício da sua competência sancionatória, até ao limite de 40% (quarenta por cento) do respetivo montante;
- e) Outras taxas e produtos, e equipamentos relacionados com a atividade de regulação.

1.9 Gestão de riscos financeiros

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

(i) Risco cambial

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

(ii) Risco da taxa de juro

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

(iii) Risco de crédito

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

(iv) Risco de liquidez

A Entidade apresenta fundo de maneiio positivo na ordem dos mESC 120 000.

1.10 Especialização de exercícios

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

1.11 Responsabilidades assumidas para com o pessoal

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

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

1.12 Estimativas e julgamentos

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

NOTA 2 – FLUXOS DE CAIXA

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

NOTA 3 – ATIVOS FIXOS TANGÍVEIS

Os movimentos ocorridos durante os exercícios de 2022 e 2021 nesta rubrica decompõem-se como segue (em mESC):

	TERRENOS E RECURSOS NATURAIS	EDIFÍCIOS E OUTRAS CONSTRUÇÕES	EQUIPAMENTO BÁSICO	EQUIPAMENTO DE TRANSPORTE	EQUIPAMENTO ADMINISTRATIVO	TOTAL GERAL
POSIÇÃO A 1 DE JANEIRO DE 2021						
Valor de aquisição ou reavaliado	2 685	14 573	5 884	16 445	44 039	83 626
Depreciação acumulada	-	(5 284)	(2 989)	(9 819)	(25 480)	(43 572)
Valor escriturado	2 685	9 289	2 896	6 625	18 559	40 054
VARIAÇÕES 2021						
Valor líquido inicial	2 685	9 289	2 896	6 625	18 559	40 054
Aquisições	-	-	42	-	1 422	1 464
Depreciação do exercício	-	(2 186)	(664)	(1 559)	(4 015)	(8 424)
Valor líquido	2 685	7 103	2 274	5 066	15 966	33 094
POSIÇÃO A 31 DE DEZEMBRO DE 2021						
Valor de aquisição ou reavaliado	2 685	14 573	5 926	16 445	45 461	85 089
Depreciação acumulada	-	(7 470)	(3 652)	(11 378)	(29 495)	(51 996)
Valor escriturado	2 685	7 103	2 274	5 066	15 966	33 093
VARIAÇÕES 2022						
Valor líquido inicial	2 685	7 103	2 274	5 066	15 966	33 094
Aquisições	-	-	-	-	2 551	2 551
Depreciação do exercício	-	(2 186)	(658)	(1 559)	(3 548)	(7 952)
Valor líquido	2 685	4 917	1 616	3 507	14 970	27 694
POSIÇÃO A 31 DE DEZEMBRO 2022						
Valor de aquisição ou reavaliado	2 685	14 573	5 926	16 445	48 013	87 641
Depreciação acumulada	-	(9 656)	(4 310)	(12 938)	(33 043)	(59 947)
Valor escriturado	2 685	4 917	1 616	3 507	15 093	27 695

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

NOTA 4 – ATIVOS INTANGÍVEIS

Os movimentos ocorridos durante os exercícios de 2022 e 2021 nesta rubrica decompõem-se como segue (em mESC):

	PROGRAMAS DE COMPUTADOR	INVESTIMENTOS EM CURSO	TOTAL
POSIÇÃO A 1 DE JANEIRO 2021			
Valor de aquisição ou reavaliado	21 174	-	21 174
Depreciação acumulada	(11 796)	-	(11 796)
Valor escriturado	9 377	-	9 377
VARIAÇÕES EM 2021			
Valor líquido inicial	9 377	-	9 377
Aquisições	-	8 027	8 027
Depreciação do exercício	(3 490)	-	(3 490)
Valor líquido	5 888	8 027	13 915
POSIÇÃO A 31 DE DEZEMBRO DE 2021			
Valor de aquisição ou reavaliado	21 174	8 027	29 201
Depreciação acumulada	(15 286)	-	(15 286)
Valor escriturado	5 888	8 027	13 915
Valor líquido inicial	5 888	8 027	13 915
Aquisições	13 239	2 117	15 356
Depreciação do exercício	(4 722)	-	(4 722)
Valor líquido	14 405	10 144	24 549
POSIÇÃO A 31 DE DEZEMBRO 2022			
Valor de aquisição ou reavaliado	34 413	10 144	44 557
Depreciação acumulada	(20 008)	-	(20 008)
Valor escriturado	14 405	10 144	24 549

As adições do período relacionam-se com a conclusão do desenvolvimento/ customização do módulo de Auditorias e Inspeções do software CASR (Civil Aviation Software).

NOTA 5 – OUTROS ATIVOS FINANCEIROS

O saldo de mESC 49 577, apresentado como Ativos não corrente, representa o valor do depósito à ordem cativo no Banco do Tesouro, por falta de pagamento da retenção do IRPS no contrato de assistência técnica prestada pela The Wicks Group relacionada com a manutenção de Cabo Verde na Categoria 1 da Autoridade de Aviação Civil Americana (FAA) (ver Nota 13(i)).

O saldo de mESC 68 958, apresentado como Ativos corrente, compreende os depósitos a prazo domiciliados nos bancos BCN e BAI, constituídos nos meses de abril e novembro de 2022, com maturidade de 365 dias e 180 dias, vencendo juros à taxa anual de 2,65% e 1,85%, respetivamente. Os referidos depósitos compreendem, essencialmente, os valores das treze (13) garantias prestadas pelos operadores aéreos na modalidade caução em dinheiro, em conformidade com Decreto-lei nº 19/2004 de 24 de maio, que aprova o Regulamento para autorização de serviços de transporte aéreo internacional não regular (charter) (ver Nota 14).

Em 2021, os depósitos a prazo de mesma natureza haviam sido classificados na rubrica de “Caixa e depósitos bancários” (ver Nota 8).

NOTA 6 – CLIENTES

O saldo a receber de clientes compreende:

	mESC	
	2022	2021
Cientes conta corrente		
Halcyonair, S.A.	8 946	8 946
TACV, S.A	7 409	2 436
TICV	5 219	4 972
Cabo Verde Express	2 791	3 151
Outros	558	379
	<u>24 923</u>	<u>19 885</u>
Menos: Perdas por Imparidade acumuladas	<u>(8 946)</u>	<u>(8 946)</u>
	<u>15 977</u>	<u>10 939</u>
Cientes por acréscimos de rendimento	<u>23 462</u>	<u>15 197</u>
	<u><u>39 439</u></u>	<u><u>26 136</u></u>

As perdas por imparidade em saldos de clientes foram constituídas no exercício de 2021 para fazer face à dívida do Halcyonair, S.A, companhia aérea que encerrou as operações em 2013.

O saldo resultante é considerado adequado em 31 de dezembro de 2022, face aos riscos de cobrança identificados por referência a critérios de gestão e de avaliação comercial.

O saldo de Clientes por acréscimos de rendimento representa, essencialmente, a Taxa de Segurança Aérea (TSA) Doméstica e a Contribuição das Entidades Reguladas referentes ao quarto trimestre de 2022, faturadas em 2023.

NOTA 7 – OUTRAS CONTAS A RECEBER

		mESC	
		2022	2021
TACV	(i)	178 008	178 008
Caução - Juízo Trabalho Praia	(ii)	3 179	3 179
Acréscimos de juros Depósito à Prazo		789	690
Outros		1 866	108
		<u>183 842</u>	<u>181 985</u>

(i) TACV – Transferência p/ NEWCO

O saldo compreende (i) mESC 180 608 de dívida da operadora TACV apurada até 28 de fevereiro de 2019 e que deveria ser transferida para a entidade NewCo, S.A., deduzido de (ii) mESC 2 600 relativos ao valor da coima paga pela TACV, devolvido pela Direção Geral do Tesouro na sequência de arquivamento por prescrição do processo contraordenacional nº 005/ATA/08, conforme sentença proferida nos Autos de Impugnação Judicial Nº 13/2008. Durante os meses de setembro e outubro de 2023 foram delineados os termos de transferência da dívida dos TACV para a Newco (ver Nota 25).

(ii) Caução – Juízo Trabalho Praia

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

NOTA 8 – CAIXA E DEPÓSITOS BANCÁRIOS

		mESC	
		2022	2021
Depósito à ordem			
Tesouro		10 268	32 703
BCA - Banco Comercial do Atlântico		16 307	18 618
BCN - Banco Caboverdeano de Negócios		37 817	42 558
BAI - Banco Africano de Investimento		900	59
iib - International Investment Bank		-	9 251
		<u>65 292</u>	<u>103 190</u>
Depósito à prazo			
iib - International Investment Bank		-	40 441
BCN - Banco Caboverdeano de Negócios		-	-
BAI - Banco Africano de Investimento		-	-
		<u>-</u>	<u>40 441</u>
		<u>65 292</u>	<u>143 630</u>

Visando uma melhor apresentação das demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2022, os depósitos a prazo com maturidade inicial superior a 3 meses, foram apresentados na rubrica de “Outros ativos financeiros” (ver Nota 5).

Os Outros recebimentos/pagamentos da atividade operacional no valor de mESC 18 512 (2021: mESC 11 337), evidenciados na Demonstração de fluxos de caixa relacionam-se, essencialmente, com (a) pagamentos de (i) mESC 14 536 (2021: mESC 14 325) de previdência social, (ii) mESC 26 550 (2021: mESC 10 478) referentes às quotizações do Estado de Cabo Verde à Organização de Supervisão de Segurança de Aviação (BAGASOO), à Comissão Africana de Aviação Civil (CAFAC) e à Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), e (b) recebimentos de (iv) mESC 19 266 (2021: mESC 9 251) referentes às cauções prestadas pelos operadores aéreos internacionais não regulares (charters) e (v) mESC 6 436 (2021: mESC 3 354) relativos as despesas de deslocação dos inspetores da AAC suportadas pelas entidades reguladas. Em 2021, incluía ainda mESC 3 179 referentes à caução prestada no âmbito da ação sumária nº 41/2021, Juízo do Trabalho (ver Nota 7(ii)).

NOTA 9 – CAPITAL PRÓPRIO

Os movimentos registados em 2022 e 2021 nesta rubrica encontram-se evidenciados na Demonstração de Alterações no Capital Próprio.

NOTA 10 - PROVISÕES

O saldo diz respeito a provisões constituídas nos exercícios de 2022 e de 2021 para fazer face à litígios com colaboradores da AAC. Os movimentos registados nesta rubrica decompõem-se como se segue:

	mESC	
	2022	2021
Saldo em 1 de janeiro	4 179	-
Aumentos	5 689	4 179
Saldo em 31 de dezembro	9 868	4 179

NOTA 11 – FINANCIAMENTOS OBTIDOS

	2022			2021		
	Corrente	Não corrente	Total	Corrente	Não corrente	Total
Banco Comercial do Atlântico						
Cartão Visa - Corporate 1	71	-	71	193	-	193
Cartão Visa - Corporate 2	-	-	-	8	-	8
	71	-	71	201	-	201
ASA - Aeroportos e Segurança Aérea, S.A.						
Linha de crédito - mESC 170 000	11 709	122 518	134 226	8 406	132 779	141 185
	11 779	122 518	134 297	8 607	132 779	141 386

Banco Comercial do Atlântico

Corresponde ao valor em dívida por liquidar de um Cartão de crédito utilizado para o pagamento de 53 licenças Microsoft da AAC referente ao período de 22 de novembro de 2022 a 21 de dezembro de 2022.

ASA – Aeroportos e Segurança Aérea, S.A.

Compreende o saldo remanescente de um empréstimo contratado em 2015 pela ASA, por conta da AAC, junto do BAI, no montante de mESC 170 000, destinado à contratação de serviços de assistência técnica prestada pela The Wicks Group para a manutenção da categoria 1 da aviação civil, no âmbito do programa de adequação e certificação do sistema de aviação civil de Cabo Verde, e mESC 12 470, referentes os juros corridos de abril de 2020 à 31 de março de 2022, que conforme o acordo de moratória de 2020 entre a ASA e o BAI foram capitalizados em março de 2022.

O empréstimo vence juros à taxa anual de 5%, e vem sendo amortizado em 180 prestações mensais sucessivas de capital e juros de mESC 1 513, através da dedução nos pagamentos mensais da ASA a AAC relativos aos créditos com participação no FIR, tendo a primeira compensação ocorrida em agosto de 2015.

NOTA 12 – FORNECEDORES

	mESC	
	2022	2021
TACV, S.A	8 624	8 624
NOSI - Núcleo Operacional da Sociedade de Informação	3 262	3 262
Microsoft Ireland Operations Limited.	1 614	732
Doutvisions, LDA	1 040	1 040
JCF Strategy Consulting, Lda	447	447
INCENEA CV - Tecnologia de Gestão, LDA.	-	431
Outros	1 045	673
	<u>16 031</u>	<u>15 207</u>

O saldo dos TACV compreende a dívida relacionada com a aquisição de bilhetes de passagem.

O saldo do NOSi compreende, essencialmente, o valor em dívida referente aos serviços de Rede Tecnológica Privativa do Estado (RTPE) correspondente aos anos de 2016 a 2019 que, no âmbito do contrato assinado em 30 de outubro de 2019, deveria ser amortizado em 60 prestações mensais sucessivas. A amortização das prestações foi suspensa a partir do mês de março na sequência da notificação emitida à NOSi de solicitação de restituição à AAC do valor mESC 2 687 resultante da aquisição de bens e serviços na sequência de suspensão do serviço pelo NOSi e a perda dos dados de utilizadores da AAC desde 26 de novembro de 2020.

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

NOTA 13 – ESTADO E OUTROS ENTES PÚBLICOS

		mESC	
		2022	2021
Retenção na fonte de não residentes	(i)	39 482	39 482
Coimas por conta do Estado	(ii)	11 057	9 617
IRPS - Imposto sobre Rendimento Pessoas Singulares	(iii)	1 567	318
Contribuições para Segurança Social	(iii)	2 244	340
Tributo Especial Unificado (TEU)		5	-
		<u>54 356</u>	<u>49 757</u>

(i) Retenção na fonte de não residentes

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

(ii) Coimas por conta do Estado

Compreende o valor a entregar ao Estado referente a 60% do valor das coimas aplicadas pela AAC no exercício da sua competência sancionatória, conforme definido nos Estatutos da entidade, dos quais mESC 1 440 relativos ao exercício de 2022 (2021: mESC 300).

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

Referem-se, essencialmente, às retenções efetuadas sobre as remunerações do pessoal e trabalhadores independentes referentes ao mês de dezembro 2022 e regularizados em 2023. Em 2021, as referidas retenções de dezembro foram liquidadas no próprio exercício.

NOTA 14 – OUTRAS CONTAS A PAGAR

		mESC	
		2022	2021
Cauções das companhias aéreas internacionais	(i)	66 019	50 505
BAGASOO - Organização de Supervisão de Segurança de Aviação	(ii)	45 052	42 660
Estado de Cabo Verde	(iii)	14 495	14 495
Acréscimos de gastos	(iv)	14 939	12 159
TACV	(v)	9 778	9 778
CAFAC - Comissão Africana de Aviação Cível	(vi)	4 512	6 959
CASR - Civil Aviation Software, LDA	(vii)	2 688	3 087
Depósitos não identificados a regularizar		1 364	1 354
Outros		341	221
		<u>159 188</u>	<u>141 218</u>

(i) Cauções companhias aéreas internacionais

O saldo corresponde ao valor das garantias prestadas pelos operadores aéreos na modalidade caução em dinheiro, nos exercícios de 2007 a 2022, em conformidade com Decreto-lei nº 19/2004, de 24 de maio, que aprova o Regulamento para autorização de serviços de transporte aéreo internacional não regular (charter), dos quais mESC 55 309 foram aplicados em depósitos a prazo em abril de 2022 (ver Nota 5).

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

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

Representa o valor das contribuições da responsabilidade do Estado de Cabo Verde, entretanto assumidas pela AAC, relativos aos anos de 2018 a 2022 a pagar à BAGASOO, dos quais mESC 12 669 relativos ao exercício de 2022 (2021: mESC 12 967) (ver Nota 19).

(iii) Estado de Cabo Verde

O saldo resulta do Acordo de encontro de contas entre o Estado de Cabo Verde e a AAC, efetuado em 31 de maio de 2021, entre os montantes de (i) mESC 57 392 arrecadados pela AAC por conta do Estado e que se destinavam à Agência de Investigação de Acidentes do Grupo de Acordo de Banjul (BAGAIA) e (ii) mESC 42 897 referentes à dívida da TACV assumida pelo Estado de Cabo Verde.

O saldo resultante de mESC 14 495 deveria ser pago em 12 prestações mensais e consecutivas de mESC 1 208, a partir de maio de 2022, o que não aconteceu, havendo expectativa que seja compensado com a dívida a receber da TACV, entretanto transferida para a NewCo (ver Notas 7 e 25).

(iv) Acréscimos de gastos

Compreendem, essencialmente: (i) acréscimos de férias, subsídios de férias e respetivos encargos patronais, no montante total de mESC 13 009 (2021: mESC 8 696), (ii) serviços de auditoria referentes ao exercício de 2022, no montante de mESC 1 380 (2021: mESC 1 058) e (iii) honorários de assistência jurídica referentes a um processo de litígio laboral, no montante de mESC 300. Em 2021, compreendia ainda mESC 2 185 de serviços de assessoria para a conversão de contas para SNCRF.

(v) TACV

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

(vi) CAFAC- Comissão Africana de Aviação Civil

Representa o valor da contribuição da responsabilidade do Estado de Cabo Verde, entretanto assumida pela AAC (ver Nota 19).

(vii) CASR - Civil Aviation Software, LDA

Compreende o valor em dívida relacionado com a configuração e customização do módulo de Auditorias e Inspeções do software CASR (Civil Aviation Software) (ver Nota 4).

NOTA 15 – VENDAS E PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS

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

	mESC	
	2022	2021
Vendas	-	82
Prestação serviços		
Participação receitas FIR	67 760	75 264
Contribuição do operador aeroportuário e do serviço de navegação aérea	36 106	17 662
Contribuição dos operadores Aéreos	23 200	8 193
Contribuição dos operadores de handling	14 756	6 185
Taxa de Segurança Aeroportuária	87 592	23 640
Outras taxas e serviços	15 602	14 494
	245 015	145 438
	245 015	145 520

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

As contribuições das entidades reguladas (ASA – operador aeroportuário e do serviço de navegação aérea; TACV e TICV – operadores aéreos e CV Handling, Safeport, Aviation Services Cabo Verde, Lda, Cabo Verde Express – operadores de handling), conforme definido nos estatutos, não podem ultrapassar um montante superior a 0,75% do total das receitas das respetivas entidades. O aumento em 2022 é justificado pela recuperação económica do setor de aviação nacional após a pandemia do Covid-19.

A Taxa de Segurança Aeroportuária compreende, essencialmente, os valores arrecadados pela Direção de Estrangeiros e Fronteiras (DEF) à chegada de cada passageiro estrangeiro nos voos internacionais e que são depositados numa conta bancária no Tesouro. De igual forma, o aumento ocorrido em 2022 deve-se, essencialmente, ao aumento das operações aéreas internacionais ocorridas com a recuperação do setor de aviação após a pandemia da Covid-19.

As Prestações de serviços incluem o montante de mESC 23 462 (2021: mESC 15 197) relativo aos acréscimos de rendimentos relacionados, essencialmente, com as Contribuições de Regulação do quarto trimestre de 2022, faturadas em 2023 (ver Nota 6).

NOTA 16 - FORNECIMENTOS E SERVIÇOS EXTERNOS

		mESC	
		2022	2021
Deslocações e estadas	(i)	20 399	7 363
Trabalhos especializados	(ii)	15 730	11 972
Rendas e alugueres	(iii)	12 921	11 313
Honorários	(iv)	2 560	4 624
Limpeza, higiene e conforto		2 182	2 341
Comunicações		1 884	1 805
Electricidade		2 016	1 776
Conservação e reparação		1 422	1 647
Vigilância e Segurança		1 583	1 573
Água		1 055	974
Consumíveis e materiais de escritório		1 301	725
Combustíveis		908	553
Outros		5 681	1 725
		69 642	48 390

- (i) Os gastos com deslocações e estadas compreendem, essencialmente, despesas com transporte aéreo e estadias em hotéis do pessoal da AAC em missões de serviço. O aumento ocorrido em 2022 deve-se, essencialmente, a recuperação do setor de aviação após a pandemia do Covid-19 e a intensificação dos planos de supervisão e regulação estagnados durante a pandemia.
- (ii) Os gastos com trabalhos especializados compreendem, essencialmente, a assistência técnica às áreas operacionais da AAC e serviços de informática, nos montantes de mESC 12 125 e mESC 3 348 (2021: mESC 7 936 e mESC 3 838), respetivamente.
- (iii) A rubrica de rendas e alugueres compreende, essencialmente, as rendas do edifício da sede da AAC na Achada Grande e das instalações da Delegação da AAC na ilha do Sal, nos montantes de mESC 10 800 e mESC 842 (2021: mESC 10 800 e mESC 122), respetivamente;
- (iv) A rubrica de honorários compreende, essencialmente, os serviços de auditoria e serviços jurídicos, nos montantes de mESC 1 380 e mESC 1 180 (2021: mESC 1 058 e mESC 1 385), respetivamente. Em 2021, compreendia ainda mESC 2 185 relativo a serviços de conversão das contas para o normativo SNCRF.

NOTAS 17 – GASTOS COM O PESSOAL

	mESC	
	2022	2021
Ordenados e salários pessoal	86 565	80 443
Encargos sobre remunerações	16 535	14 315
Remunerações adicionais		
Subsídio de inspeção aeronautica	4 839	4 814
Subsídio de férias	7 147	-
Subsídio de natal	4 106	3 745
Ajudas de custo	10 132	3 620
Subsídio de Isenção de Horário	1 155	1 215
Outros	3 451	2 340
Outras despesas com o pessoal	7 878	1 376
	141 809	111 867
Número médio de empregados	49	40

O aumento dos Ordenados e salários deve-se, essencialmente, ao efeito das entradas e saídas ocorridas durante o exercício de 2022.

A rubrica de subsídio de férias incorpora (i) o valor referente ao exercício de 2021, entretanto, pago em 2022 e (ii) o respetivo acréscimo do exercício de 2022 a ser pago em 2023, no montante de mESC 3 542 e mESC 3 605, respetivamente. Em 2021, a AAC decidiu suspender os subsídios de férias devido à situação financeira originada pela pandemia da Covid-19.

O aumento ocorrido nas ajudas de custo deve-se, essencialmente, a retoma e intensificação dos planos de supervisão e regulação estagnados durante o período da pandemia.

As outras despesas com o pessoal compreendem, essencialmente, gastos com formação, no montante de mESC 7 719 (2021: mESC 817). O aumento dos gastos com formação deve-se à recomendação da ICAO em como o processo de retoma da atividade de aviação após a pandemia da Covid-19 fosse acompanhado por um aumento das ações de formação presenciais.

NOTA 18 – OUTROS RENDIMENTOS E GANHOS

	mESC	
	2022	2021
Outros rendimentos suplementares	1 260	1 260
Correcções relativas a períodos anteriores	1 029	-
Alienação	3	-
Diferenças de câmbio favoráveis	328	333
Outros não especificados	6 234	4 163
Coimas às entidades reguladas	1 620	200
	<u>10 473</u>	<u>5 956</u>

NOTA 19 – OUTROS GASTOS E PERDAS

	mESC	
	2022	2021
Quotizações	22 312	24 789
Diferenças de câmbios desfavoráveis	4 528	3 352
Outros	2 834	297
	<u>29 674</u>	<u>28 438</u>

Os gastos com quotizações compreendem as contribuições da responsabilidade do Estado de Cabo Verde, entretanto assumidas pela AAC, relativas ao exercício de 2022 devidas à Organização de Supervisão de Segurança de Aviação (BAGASOO), Comissão Africana de Aviação Civil (CAFAC) e Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), nos montantes de mESC 12 669, mESC 4 512 e mESC 5 131 (2021: mESC 12 967, mESC 7 088 e mESC 4 734), respetivamente.

NOTA 20 - JUROS E PERDAS SIMILARES SUPOSTADOS

O saldo desta rubrica inclui, essencialmente, os juros do empréstimo contratado com a ASA, no montante de mESC 5 210 (2021: mESC 6 112) (ver Nota 11).

NOTA 21 - GARANTIAS

À data do balanço não existem garantias que tenham sido prestadas pela AAC.

NOTA 22 - PARTES RELACIONADAS

- (i) Existe um saldo a pagar ao Estado, no montante de mESC 14 495 (2021: mESC 14 495) (ver Nota 14). Não existem outros saldos e transações ocorridas em 2022 e 2021 entre a AAC e o Estado, a única parte relacionada.
- (ii) Não existem transações com os Administradores.
- (iii) As remunerações dos Administradores incluídas na rubrica de Despesas com o pessoal ascendem a mESC 7 338 (2021: mESC 7 338).

NOTA 23 - RESPONSABILIDADES E COMPROMISSOS FINANCEIROS NÃO INCLUÍDOS NO BALANÇO

Não são conhecidas outras responsabilidades e contingências além das referidas nas Notas anteriores.

RELATÓRIO DO AUDITOR INDEPENDENTE





Relatório do Auditor Independente

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da Agência de Aviação Civil (AAC), que compreendem o balanço em 31 de dezembro de 2022, a demonstração dos resultados por naturezas, a demonstração das alterações no capital próprio e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas anexas às demonstrações financeiras que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos da matéria referida na secção “Bases para a opinião com reservas”, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da Agência de Aviação Civil em 31 de dezembro de 2022 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas de Contabilidade e Relato Financeiro adotadas em Cabo Verde através do Sistema de Normalização Contabilística e de Relato Financeiro.

Bases para a opinião com reservas

Conforme referido na Nota 25 do Anexo às demonstrações financeiras, a regularização da dívida líquida de milhares de Escudos (mESC) 124 031 assumida pela NewCo – Reclamação e Resolução de Créditos, Sociedade Unipessoal, S.A., resultante da transferência de saldos a receber dos Transportes Aéreos de Cabo Verde – TACV, S.A. (mESC 180 608) e a pagar ao Estado de Cabo Verde (mESC 56 577), deverá ocorrer em prestações mensais durante um período de cerca de 7 anos, sem qualquer remuneração. Nas circunstâncias, estimamos em cerca de mESC 14 000 o efeito do valor descontado da referida dívida, pelo que o Ativo corrente em 31 de dezembro de 2022 se encontra sobreavaliado e o Resultado líquido período, negativo, subavaliado naquele montante.

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

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

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

Boel

Outra informação – relatório de gestão

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

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

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

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

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

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

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

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

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

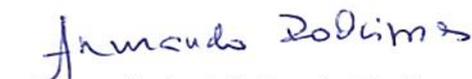
Como parte de uma auditoria de acordo com as ISAs, fazemos julgamentos profissionais e mantemos ceticismo profissional durante a auditoria e também:

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

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

10 de novembro de 2023

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



Armando José C. Ferreira Rodrigues, Auditor Certificado

RELATÓRIO DO FISCAL ÚNICO



Relatório de Atividades referente ao exercício de 2022 e Parecer do Fiscal Único sobre as Contas

Exmos. Senhores,

Introdução

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

Descrevem-se neste relatório as principais atividades desenvolvidas pelo Fiscal Único, no âmbito da sua ação fiscalizadora e apreciação das contas referentes ao ano de 2022 e do relatório de atividades do referido período.

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

- ▶ Acompanhou-se a atividade da AAC, através da participação em reuniões com a Administração. Adicionalmente procedeu-se a leitura das atas do Conselho de Administração e dos principais contratos assinados;
- ▶ Inteirou-se das principais decisões do Conselho de Administração, lavradas em atas de reuniões desses órgãos, com vista a garantir a observância da lei e dos estatutos;
- ▶ Participou-se em reuniões com a gerência, nomeadamente, o departamento financeiro e contabilidade da entidade, tendo solicitado e obtido os esclarecimentos considerados necessários;
- ▶ Procedeu-se à análise do Plano de Atividades e Orçamento para o ano de 2023, tendo o Fiscal Único emitido o parecer sobre o referido documento;
- ▶ Analisou-se o Relatório de Atividades de 2022, e confirma-se que as atividades desenvolvidas se encontram alinhadas com as competências da agência, definidas nos referidos Estatutos;
- ▶ Acompanhou-se os trabalhos realizados pelos auditores externos, tendo obtido todos os esclarecimentos considerados necessários;
- ▶ Verificou-se, com a extensão considerada necessária, os registos contabilísticos e documentos que lhes servem de suporte;
- ▶ Verificou-se a adequabilidade dos documentos de prestação de contas;
- ▶ Confirma-se que a Conta de Gerência, incluindo as respetivas notas e os modelos complementares de prestação de contas, satisfazem os requisitos legais aplicáveis e refletem os registos dos recebimentos e desembolsos durante o exercício;
- ▶ Verificou-se que as políticas contabilísticas e os critérios valorimétricos adotados nas contas conduzem a uma adequada apresentação do património e dos resultados da Entidade;
- ▶ Confirma-se que o Relatório de Atividades, o Balanço, a Demonstração dos Resultados por Naturezas, a Demonstração das Alterações do Capital Próprio e a Demonstração dos Fluxos de Caixa satisfazem os requisitos legais aplicáveis e refletem a posição dos registos contabilísticos no final do exercício;

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

No âmbito do trabalho de revisão legal de contas que foi efetuada pela PricewaterhouseCoopers & Associados - Sociedade de Auditores Certificados, Lda, foi emitida, o correspondente Relatório do Auditor Independente com uma reserva por limitação de âmbito, relacionada com o não reconhecimento do efeito do valor descontado da dívida assumida pela NewCo.

Face ao exposto decidiu-se emitir o seguinte parecer:

Parecer do Fiscal Único

Exmos. Senhores

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

- (a) As atividades desenvolvidas encontram-se alinhadas com as competências da AAC, respeitando as disposições dos referidos Estatutos;
- (b) O Relatório de Atividades de 2022 satisfaz os requisitos exigidos na Lei e representam a real execução das despesas e receitas durante o referido período;
- (c) A Conta de Gerência de 2022, incluindo as respetivas notas e os modelos complementares de prestação de contas, foram preparadas de acordo com as instruções obrigatórias sobre a apresentação de contas emitidas pelo Tribunal de Contas;
- (d) O Balanço, a Demonstração dos Resultados por Naturezas, a Demonstração das Alterações no Capital Próprio e a Demonstração dos Fluxos de Caixa de 2022, satisfazem os requisitos legais e contabilísticos aplicáveis.

Praia, 10 de novembro de 2023

O Fiscal Único



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

