



RELATÓRIO
DE ATIVIDADES, GESTÃO E CONTAS - 2018

ÍNDICE

Lista de Figuras.....	3
Lista de Tabelas.....	4
Lista de Siglas, Abreviaturas e Acrónimos	5
PRIMEIRA PARTE – RELATÓRIO DE ATIVIDADES	8
CAPÍTULO I – INTRODUÇÃO	8
1.1. Análise Conjuntural do Setor.....	8
1.2. Caracterização da AAC.....	15
1.3. Orientações Gerais e Específicas prosseguidas pela AAC	17
CAPÍTULO II – RELATÓRIO DO ESTADO DE REGULAÇÃO DO SETOR	20
2.1. Área Internacional	20
2.2. Regulamentação.....	24
2.3. Navegação Aérea e Aeródromos.....	27
2.4. Segurança e Facilitação	38
2.5. Segurança Operacional.....	43
2.6. Regulação Económica.....	55
2.7. Consumidores - Proteção ao Passageiro	60
CAPÍTULO III – EXECUÇÃO DO PLANO DE ATIVIDADES 2018	64
3.1. Atividades desenvolvidas e resultados.....	64
3.2. OE 1 - Segurança Operacional (Safety) acrescida.....	66
3.3. OE 2 - Elevado nível de segurança contra atos de interferência ilícita (Security) e processos de Facilitação melhorados.....	71
3.4. OE 3 - Ambiente de negócio promotor do crescimento económico e com benefícios sociais e ambientais	73
3.5. OE 4 - AAC capacitada para o cumprimento das suas funções a um nível de excelência.....	77
3.6. OE 5 - Imagem, autonomia e independência da AAC reforçadas	80
CAPÍTULO IV – APRECIACÃO DOS RESULTADOS ALCANÇADOS.....	85
4.1. Apreciação Global.....	85
4.2. Análise das causas dos desvios.....	86
4.3. Desenvolvimento de medidas para um reforço positivo do desempenho	86
SEGUNDA PARTE – RELATÓRIO DE GESTÃO E CONTAS	87
CAPÍTULO V – RECURSOS HUMANOS	87
6.1. Caracterização do quadro de pessoal da AAC.....	87
6.2. Balanço Social da AAC	87

Lista de Figuras

Figura 1 – Estatística de acidentes de aviação em 2018	8
Figura 2 – Estatística de acidentes de aviação em 2018 (Continuação)	9
Figura 3 – Aumento do Tráfego Internacional de Passageiros (em RPK) em 2018, por região	10
Figura 4 – Movimento de Aeronaves, Evolução 2009-2018 (Nº de Movimentos).....	13
Figura 5 – Movimento de Passageiros, Evolução 2009-2018 (Nº de Movimentos).....	14
Figura 6 – Movimento de Carga, Evolução 2009-2018 (em Kg)	14
Figura 7 – Estrutura Orgânica da AAC, a 31 de dezembro de 2018	15
Figura 8 – Execução do Plano de Supervisão de Operações de Voo	44
Figura 9 – Execução do Plano de Supervisão de Operações de Voo, por operador	44
Figura 10 – Execução do Plano de Supervisão de Aeronavegabilidade	48
Figura 11 – Evolução das Reclamações por tipo de operador, 2017/2018 (Nº das reclamações).....	61
Figura 12 – Reclamações apresentadas durante o ano 2018 (Nº das reclamações)	61
Figura 13 – Motivos de Reclamações Referentes às Companhias Aéreas, em 2018 (Nº de Queixas).....	62
Figura 14 – Motivos de Reclamações Referentes aos Serviços Aeroportuários, em 2018 (Nº de Queixas)	62
Figura 15 – Motivos de Reclamações Referentes à Assistência em Terra, em 2018 (Nº de Queixas)	63
Figura 16 – Taxa de Execução do Objetivo Estratégico Nº 1 em Associação com os Respetivos Objetivos Operacionais	70
Figura 17 - Taxa de Execução do Objetivo Estratégico Nº 2 em Associação com os Respetivos Objetivos Operacionais	72
Figura 18 – Taxa de Execução do Objetivo Estratégico Nº 3 em Associação com os Respetivos Objetivos Operacionais	76
Figura 19 – Taxa de Execução do Objetivo Estratégico Nº 4 em Associação com os Respetivos Objetivos Operacionais	79
Figura 20 – Taxa de Execução do Objetivo Estratégico Nº 5 em Associação com os Respetivos Objetivos Operacionais	84
Figura 21 – Desempenho Global do Plano de Atividades por Objetivo Estratégico - % de Realização Ponderada ..	85
Figura 22 – Evolução dos Recursos Humanos da AAC no Período 2014-2018.....	87
Figura 23 – Distribuição de Efetivos por Género em 2018	90
Figura 24 – Formações por Unidade Orgânica	92

Lista de Tabelas

Tabela 1 – Inspeções às Instalações realizadas em 2018, por Tipologia	28
Tabela 2 – Inspeções das Rádio Ajudas em 2018.....	29
Tabela 3 – Inspeções a Aeródromos Realizadas em 2018, por Tipologia	34
Tabela 4 – Principais Eventos Ocorridos em 2018 no Domínio dos Aeródromos	37
Tabela 5 – Origem das Reclamações (em Número).....	60
Tabela 6 – Categorias Utilizadas para a Classificação dos Resultados.....	64
Tabela 7 – Distribuição da Ponderação dos Objetivos Operacionais no Âmbito do Objetivo Estratégico Nº 169	
Tabela 8 – Distribuição da Ponderação dos Objetivos Operacionais no Âmbito do Objetivo Estratégico Nº 272	
Tabela 9 – Distribuição da Ponderação dos Objetivos Operacionais no Âmbito do Objetivo Estratégico Nº 375	
Tabela 10 – Distribuição da Ponderação dos Objetivos Operacionais no Âmbito do Objetivo Estratégico Nº 4	79
Tabela 11 – Distribuição da Ponderação dos Objetivos Operacionais no Âmbito do Objetivo Estratégico Nº 5	84
Tabela 12 – Taxa de Execução do Plano de Atividades do ano 2018.....	85
Tabela 13 – Evolução do Total de Efetivos por Grupo Profissional, 2014-2018	88
Tabela 14 – Desvinculações por Grupo de Pessoal e Relação Jurídica de Emprego.....	88
Tabela 15 – Admissões por Grupo de Pessoal e Relação Jurídica de Emprego	89
Tabela 16 – Distribuição de Efetivos por Grupo Profissional e Relação Jurídica de Emprego, em 2018.....	89
Tabela 17 – Distribuição de Efetivos por Idade, em 2018	90
Tabela 18 – Distribuição de Efetivos por Nível Académico, em 2018	90
Tabela 19 – Distribuição de Efetivos por Antiguidade, em 2018.....	91
Tabela 20 – Ações de Formação Realizadas em 2018	91
Tabela 21 – Tipologia de Ações de Formação Realizadas em 2018.....	92

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 Portugal	Autoridade Nacional da Aviação Civil de Portugal
ANAC Brasil	Agência Nacional de Aviação Civil do Brasil
ASF	Aeródromo de São Filipe
ASN	Aeródromo de São Nicolau
BCV	Banco de Cabo Verde
Binter CV	Binter Cabo Verde
BM	Banco Mundial
BAG	Banjul Accord Group
BAGAIA	(Banjul Accord Group Accident Investigation Agency): Agência de Investigação de Acidentes do Grupo do Acordo de Banjul
BAGASOO	(Banjul Accord Group Aviation Safety and Oversight Organization): Organização de Supervisão de Segurança de Aviação do Grupo
CAACL	Comunidade das Autoridades de Aviação Civil Lusófonas
CAFAC	Comissão Africana de Aviação Civil
CAP	(Corrective Action Plan): Plano de ação corretiva
CV-CAR	Regulamento Aeronáutico de Cabo Verde
ECAC	European Civil Aviation Conference
IATA	(International Air Transport Association): Associação de Transporte Aéreo Internacional
ICAO/OACI	(International Civil Aviation Organization): Organização da Aviação Civil Internacional
ICVM	(ICAO Coordinated Validation Mission): Missão coordenada de validação da OACI
MTT	Ministério do Turismo e Transportes
OSP	Obrigações de Serviço Público
PIB	Produto Interno Bruto
PMR	Pessoa com mobilidade reduzida
PNSO	Programa Nacional de Segurança Operacional
SAAQ	(State Aviation Activity Questionnaire): Questionário das Atividades Aeronáuticas do Estado
SARPs	(Standards and Recommended Practices): Normas e Práticas Recomendadas
SGSO	Sistemas de Gestão da Segurança Operacional
SMS	(Safety Management System(s)): Sistema de Gestão de Segurança
SSP	(State Safety Programme): Programa de Segurança Operacional do Estado
TACV	Transportes Aéreos de Cabo Verde

USOAP (Universal Safety Oversight Audit Programme): Programa Universal de Auditorias de Supervisão de Segurança Operacional

NOTA PRÉVIA

O presente Relatório de Regulação está dividido em 4 capítulos e tem como principal objetivo apresentar, de forma clara e concisa, os resultados das atividades de regulação desempenhadas pela Agência de Aviação Civil durante o ano de 2018, tendo como linha orientadora os objetivos estratégicos da instituição definidos para o triénio 2017-2019.

Por outro lado, este relatório visa cumprir com a obrigação estatutária prevista no n.º 1 do artigo 68.º dos Estatutos, que diz que a AAC deve elaborar e enviar ao Governo e à Comissão Especializada competente da Assembleia Nacional, um relatório anual sobre as suas atividades de regulação nos termos definidos por lei, relatório esse que, também, deve ser alvo de publicação.

O Capítulo I, que constitui a nota introdutória do documento, apresenta uma breve caracterização e evolução do sector de transporte aéreo nacional e internacional durante o ano 2018. No mesmo capítulo, faz-se ainda a caracterização da Agência, com destaque para os valores, a missão e a visão, com o propósito de se fazer a ponte entre os objetivos estratégicos definidos para o triénio 2017-2019, conforme definido no Plano Estratégico, com os principais objetivos operacionais definidos no Plano de Atividades para o ano 2018.

O Capítulo II apresenta detalhadamente a informação relativa ao grau de execução do Plano de Atividades do ano de 2018, constituindo, dessa forma, um instrumento de comunicação aos Órgãos de Soberania, às Entidades Reguladas e à Sociedade Civil sobre as atividades desenvolvidas pela Agência no decurso do ano, cumprindo assim os princípios de transparência e partilha de informação consagrados nos seus Estatutos. Os dados sobre a regulação do setor são apresentados em 7 áreas distintas de atuação, nomeadamente: relações internacionais, produção normativa e regulamentar, navegação aérea e aeródromos, segurança e facilitação, segurança operacional, regulação económica e defesa dos consumidores, incluindo a proteção do passageiro.

No Capítulo III faz-se um balanço das atividades executadas através da demonstração qualitativa e quantitativa dos resultados alcançados nos objetivos operacionais definidos no Plano de Atividades para o ano de 2018, para cada uma das áreas de intervenção da AAC, em articulação direta com os objetivos estratégicos definidos para o triénio 2017-2019.

Para finalizar o relatório, no Capítulo IV faz-se uma abordagem do estado da regulação do sector aéreo em cada uma das áreas de atuação da AAC, analisando, em termos globais, os resultados alcançados durante o ano de 2018 face aos objetivos e metas previamente traçados, além de se fazer uma análise aos desvios verificados e ao desenvolvimento de medidas para reforçar positivamente o desempenho. Conclui-se o relatório com a identificação da necessidade da AAC melhorar e promover os índices de eficácia no desempenho das suas atividades, por forma a cumprir com a principal missão da sua criação.

CAPÍTULO I – INTRODUÇÃO

1.1. Análise Conjuntural do Setor

Conjuntura Internacional da Atividade do Transporte Aéreo

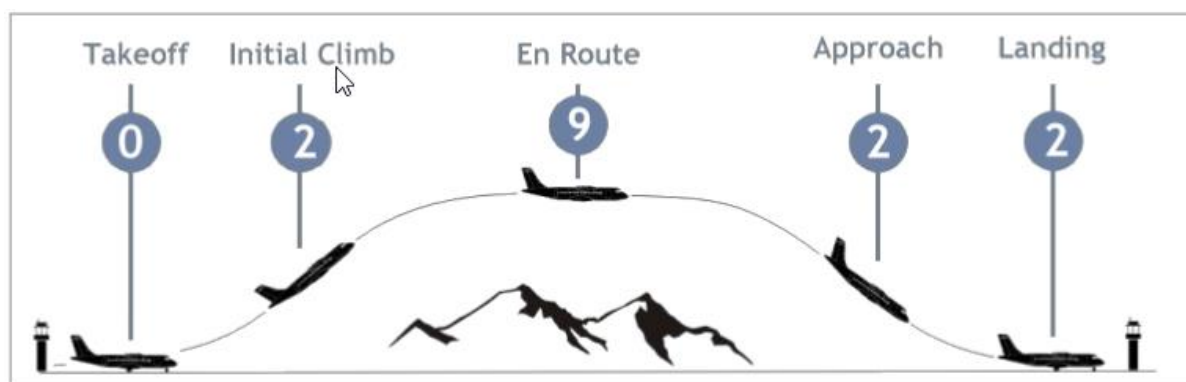
O sólido crescimento do tráfego de passageiros, demanda moderada pelo transporte de carga aérea e os ganhos elevados das companhias aéreas continuaram a caracterizar os resultados da atividade do transporte aéreo internacional em 2018.

De acordo com os dados preliminares da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), cerca de 4.3 mil milhões de passageiros utilizaram o transporte aéreo durante 2018 para negócios, turismo e visitas a familiares e relativos, registando um crescimento de 6,1% a nível global face ao ano anterior (4.1 mil milhões) e as projeções apontam que em 2040 o numero de passageiros deverá ascender a 9.3 mil milhões.

A nível mundial, no ano 2018, o número de partidas de aeronaves atingiu 38 milhões (37 milhões em 2017) e o tráfego de passageiros, em termos de Passageiros-Quilómetros pagos (RPK¹), atingiu aproximadamente 8.2 mil milhões de RPKs, registando um sólido crescimento na ordem de 6,7%, embora inferior ao registado no ano precedente (7,9% em 2017).

No ano 2018, de acordo com organização Aviation Safety Network (ASN), foram registados 15 acidentes fatais (12 envolvendo voos de passageiros e 3 - voos de carga)², resultando em 556 mortes. Em 2017, considerado o mais seguro da história da aviação comercial, a ASN registrou 10 acidentes com 79 vidas perdidas (44 entre passageiros e tripulantes e 35 de pessoas em terra), nenhum deles envolvendo linhas comerciais regulares.

Figura 1 – Estatística de acidentes de aviação em 2018



Fonte: Aviation Safety Network

¹ RPK – Revenue Passenger-Kilometers

² As estatísticas da ASN baseiam-se em todos os acidentes aéreos fatais em todo o mundo (voos de passageiros e de carga), envolvendo aeronaves civis, cujo modelo básico foi certificado para transportar 14 ou mais passageiros

Figura 2 – Estatística de acidentes de aviação em 2018 (Continuação)



Fonte: Aviation Safety Network

Em 2018 mais da metade dos 1.4 mil milhões de passageiros que elegeram os destinos turísticos internacionais foram transportados por via aérea e cerca de 35% do comércio internacional, medido em valor das mercadorias, foi transportado pelas aeronaves. Com efeito, mais de 90% das vendas diretas aos consumidores finais efetuadas por Internet com entregas transfronteiriças realizaram-se por via aérea.

O crescimento da procura do transporte aéreo em 2018 diminuiu em comparação com a forte tendência de alta observada em 2017. O estímulo das tarifas aéreas mais baixas para a demanda de viagens foi reduzido devido ao aumento nos preços dos combustíveis nos últimos dois anos, refletindo a moderação no ritmo de crescimento. No entanto, o crescimento do tráfego aéreo permaneceu sólido em 2018, sustentado pelas condições econômicas globais ao longo do ano. De acordo com as estimativas do Banco Mundial (BM), apesar do ligeiro abrandamento, projeta-se que o crescimento real do Produto Interno

Bruto (PIB) mundial em 2018 seja de 3% (+3,1% em 2017), entretanto, segundo as projeções o crescimento económico mundial apesar de permanecer constante, deve desacelerar gradualmente nos próximos dois anos, em resposta a riscos negativos crescentes das perspetivas económicas. O estresse do mercado financeiro, o crescente protecionismo comercial e o aumento das tensões geopolíticas continuam a obscurecer as perspetivas.

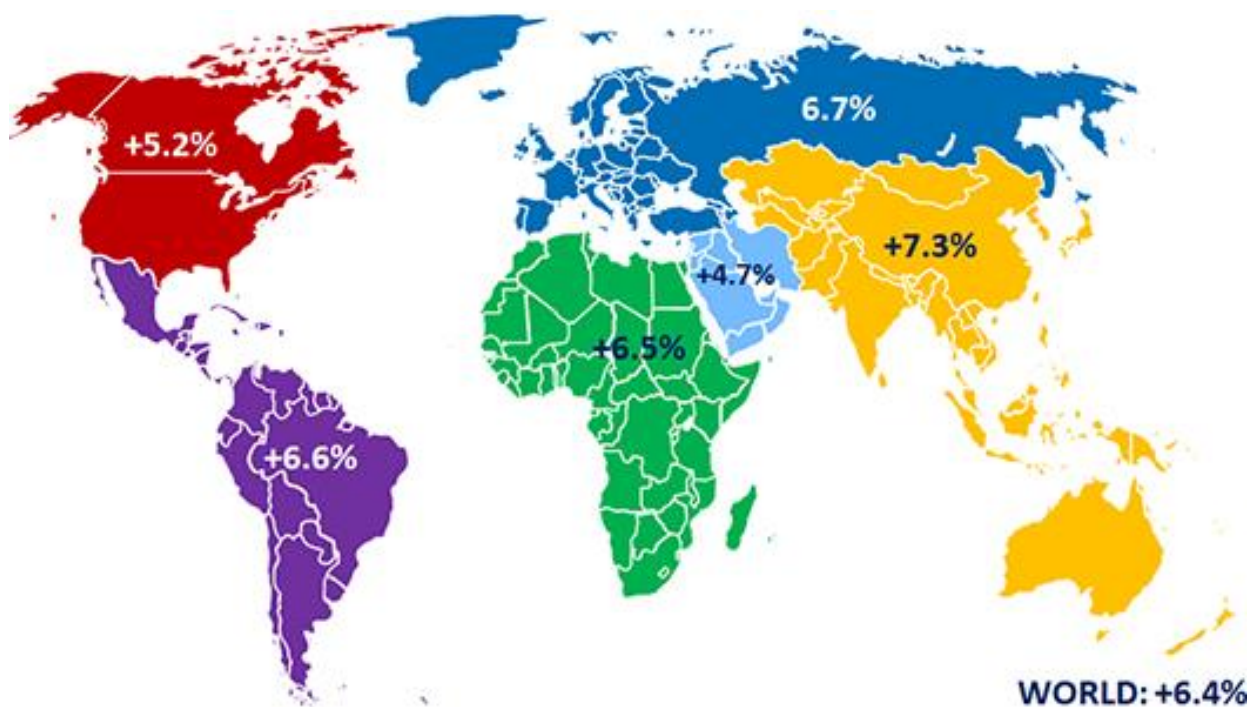
Tráfego Internacional de Passageiros

A nível mundial, o tráfego internacional de passageiros em termos de RPK cresceu 6,4% em RPKs em 2018 (Figura 2), abaixo dos 8,4% registados em 2017, apresentando o seguinte crescimento do RPK, por região geográfica: América Latina e Caribe (+6,6%), Ásia/Pacífico (+7,3%), Médio Oriente (+4,7%), Europa (+6,7%) América do Norte (+5,2%) e África (+6,5%).

Todas as regiões registraram crescimento mais lento do que no ano passado, com exceção de uma melhora na América do Norte impulsionada por a economia mais forte dos EUA e a expansão internacional contínua das transportadoras canadenses. A região transportou 12% dos RPKs mundiais e registrou uma recuperação dos 4,9 por cento em 2017 para 5,2 por cento em 2018.

Ásia / Pacífico, o segundo maior mercado internacional com 30% de RPKs, permaneceu como o de crescimento mais rápido. A região Europa registrou o segundo maior crescimento, com 6,7%, e o maior mercado internacional, com 37% de participação. Seguiu-se o crescimento de 6,6% e 6,5% na América Latina / Caribe e África, que representaram a menor participação de RPKs de 4% e 3%, respetivamente. As operadoras do Oriente Médio gerenciavam 14% dos RPKs internacionais e se tornaram a região de crescimento mais lento, com um crescimento de 4,7%, impactado por vários fatores, como o ambiente competitivo - hubs concorrentes e mais serviços ponto a ponto, preços do petróleo e tensões geopolíticas.

Figura 3 – Aumento do Tráfego Internacional de Passageiros (em RPK) em 2018, por região



Fonte: ICAO

Tráfego Doméstico de Passageiros

A nível mundial, o tráfego doméstico de passageiros em operações regulares aumentou em 7,3% em 2018, ligeiramente acima dos 7,1% em 2017. Essa tendência ascendente foi estimulada pelo fortalecimento da procura doméstica por viagens aéreas na América do Norte, que representou 40% dos RPKs domésticos mundiais. A região demonstrou um aumento no crescimento de 3,7% em 2017 para 5,4% em 2018.

A região Ásia/Pacífico, o maior mercado doméstico do mundo com 42% de participação no tráfego, continuou com o crescimento sólido na ordem de 10,4%, devido a aumento da procura na Índia e na China, na sequência do aumento do PIB per capita e da conectividade no transporte doméstico.

Companhias de baixo-custo (Low-cost)

As linhas aéreas low-cost mantiveram em 2018 um ritmo de crescimento maior que o crescimento médio mundial e sua participação de mercado continuou a aumentar, tanto nas economias avançadas quanto nas emergentes. Em 2018 as companhias low-cost transportaram cerca de 1.3 mil milhões de passageiros, aproximadamente 31% do total dos passageiros nas linhas de serviços regulares.

Em termos de quota de mercado, em 2018 a Europa representa 36% dos voos low-cost, seguida pela América Latina/Caribe, América do Norte e Ásia/ Pacífico com 35%, 30% e 29%, respetivamente.

Capacidade

A capacidade de transporte aéreo, expressa em número de Assentos-Quilómetro disponíveis (ASK³), aumentou em 2018 a nível mundial em cerca de 6,4%. Na sequência disso a taxa de ocupação a nível mundial aumentou em 2018 em 0,9% e atingiu o máximo histórico de 81,2%.

O Médio Oriente foi a única região a registar um abrandamento da taxa de ocupação, na sequência da tendência de desaceleração do crescimento do tráfego de passageiros.

A taxa de ocupação em 2018 variou por região geográfica, oscilando entre 70,8% em África e 83,4% na América do Norte.

Carga Aérea

Após a recuperação acentuada do transporte de carga aérea em 2017, o crescimento do transporte de carga aérea foi moderado em 2018, na sequência de enfraquecimento dos fatores que estimulam a procura em consequência de tensão comercial e o declínio das ordens de importação e exportação.

O tráfego de carga aérea em serviços regulares, expresso em Quilómetros por Toneladas de carga (FTK⁴), cresceu moderadamente em 4,5% em 2018, comparado aos 9,5% registados em 2017.

Em 2018 o segmento internacional de tráfego de carga representou 87% do transporte total de carga aérea e registou um aumento de cerca de 4,6% (+ 10,3% em 2017).

A taxa de ocupação de serviços de carga aérea internacional permaneceu em um nível semelhante ao do ano passado, em torno de 55%.

³ ASK - Available Seat Kilometers

⁴ FTK - Freight Tonne Kilometers

Resultados financeiros das companhias aéreas

O preço médio do jet fuel, apesar de registar em 2018 um aumento em cerca de 31% em comparação com o 2017, manteve-se significativamente inferior ao registado nos dez anos precedentes a 2017.

Este facto, aliado ao sólido aumento do tráfego, ajudou as companhias aéreas a manter os seus resultados operacionais relativamente altos em 2018, ainda que num nível ligeiramente inferior ao 2017.

É expectável que o setor de aviação encerrará o ano 2018 com o resultado operacional de cerca de 57 mil milhões de dólares americanos e uma margem de exploração de 7%. Espera-se que os lucros líquidos para a indústria sejam de cerca de 34 mil milhões de dólares americanos, sendo que quase metade disso é gerada por transportadoras aéreas da América do Norte.

A desaceleração do crescimento económico global, prevista pelo Banco Mundial, pode causar moderação no crescimento do tráfego aéreo e nos resultados financeiros da indústria em 2019.

Conjuntura Nacional da Atividade de Transporte Aéreo

De acordo com o Banco de Cabo Verde (BCV), a economia cabo-verdiana registou em 2018 uma taxa de crescimento de aproximadamente 5,5% (3,9% em 2017), alavancada pela procura das economias parceiras de Cabo Verde, política orçamental de consolidação das receitas e melhoria do ambiente do negócio.

O BCV registou ao longo de 2018 uma inflação anual média em 1,3% (-0,8% no período homólogo anterior). De acordo com o relatório do conselho da administração do BCV de 2018, o preço de barril do petróleo de referência para Cabo Verde – brent aumentou 25,9% em 2018, para o valor médio anual de 69.6 dólares dos EUA, impulsionado, sobretudo, pelo corte acima do programado da produção da Organização dos Países Exportadores de Petróleo e seus parceiros, pelo anúncio e posterior efetivação de sanções impostas ao Irão pelos EUA e pela redução da produção pela Venezuela.

Em 2018, na sequência do monopólio de fato no mercado doméstico e do ajustamento da oferta por parte da Binter CV, a produção de transporte aéreo no segmento nacional, expressa em ASK (*Available seat kilometres*), recuou 28% em relação ao ano 2017 e situou-se em 105.306.241 ASK. A operação internacional dos TACV registou em 2018 um incremento da oferta em termos de ASK na ordem dos 14,43% e passou para 760.533.569 ASK (650.750.569 ASK em 2017).

Em 2018 constata-se um aumento de passageiros no segmento das operações domésticas (27%) em termos do indicador RPK, em comparação com o ano anterior, atingindo este parâmetro por segmento doméstico de 53.331.000 RPK e 80.008.389 RPK em 2017 e 2018.

A taxa de ocupação situou-se abaixo da média mundial (81,2%) e acima da média africana (70,8%), atingindo 76% para as operações domésticas.

Em 2018 a operadora Binter Cabo Verde transportou nas operações domésticas regulares 421.695 passageiros (+ 34% de que em 2017).

Relativamente ao serviço de assistência em escala (*handling*) foram assistidos durante o ano de 2018 pela Cabo Verde Handling 15.970 aeronaves, menos 10,3% do que em 2017 (17.799).

A Safeport Cape Verde, detentora de um contrato de concessão para a exclusividade da “General & Business Aviation” no Aeroportos Internacional Amílcar Cabral e Aeroporto da Praia Nelson Mandela, assistiu 627 aeronaves da referida categoria durante o ano de 2018 (512 em 2017).

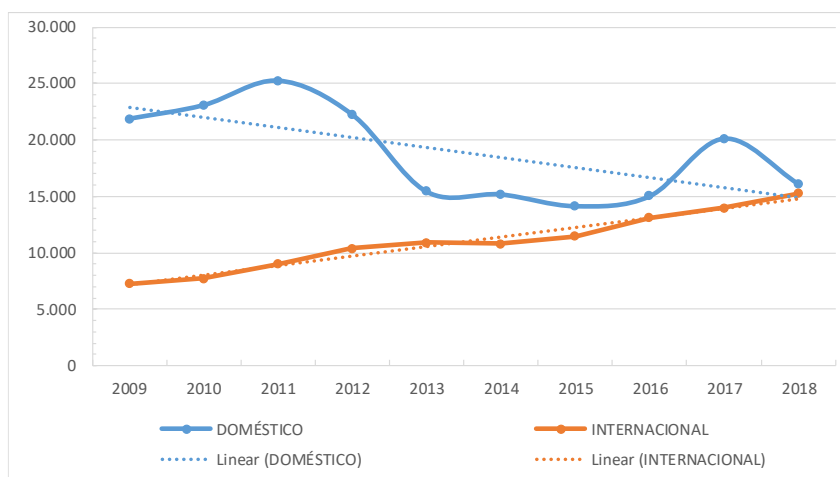
A Aviation Services (3.898) e a Cabo Verde Express (211), autorizadas a prestar o serviço de Administração e Supervisão do Handling, durante o ano de 2018 assistiram juntas 4.109 (3.755 em 2017) aeronaves.

Relativamente às estatísticas aeroportuárias em Cabo Verde, os Gráficos apresentados seguidamente apresentam os dados das operações realizadas nos aeroportos nacionais, discriminados por movimentos (chegadas e partidas) de aeronaves, de passageiros (embarcado, desembarcado e trânsito) e de carga (não inclui correios).

Em 2018 o tráfego internacional de passageiros, representa cerca de 67,6% dos movimentos totais (65% em 2017), enquanto que os movimentos domésticos representam cerca de 32,4% (35% em 2017).

Relativamente aos movimentos de aeronaves nos aeroportos nacionais, registou-se uma diminuição total de 7,9% (cerca de 2,7 mil movimentos a menos de que em 2017). Esta diminuição deve-se, essencialmente, a diminuição dos movimentos de aeronaves domésticas comerciais na ordem de 19,7% (cerca de 3,9 mil movimentos a menos em comparação com o ano anterior), sendo que este facto se deve à saída da TACV do mercado doméstico.

Figura 4 – Movimento de Aeronaves, Evolução 2009-2018 (Nº de Movimentos)



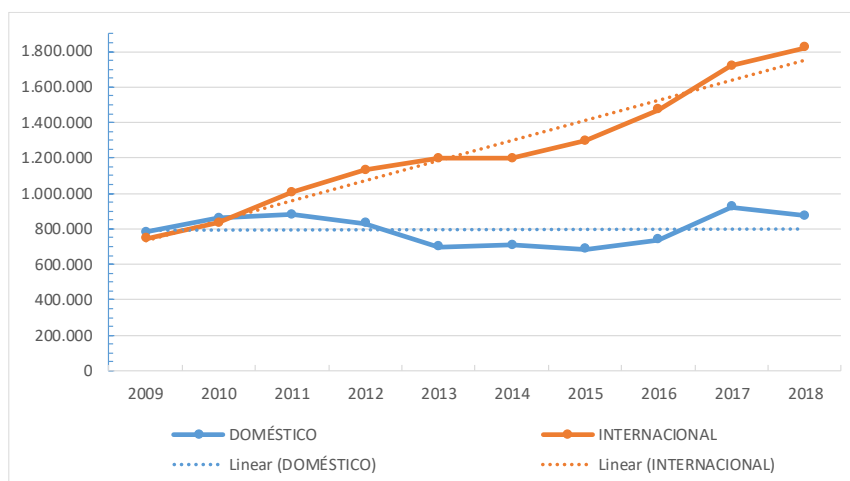
Fonte: ASA

Consequentemente, a categoria movimento de passageiros domésticos verificou uma diminuição de tráfego em 5,4%, tendo sido em 2018 movimentados 49.337 passageiros a menos em comparação com o ano de 2017.

O movimento de tráfego de passageiros em operações internacionais cresceu cerca de 6%, tendo sido em 2018 movimentados 103.425 passageiros a mais em comparação com o ano de 2017.

No cômputo geral, e pelo segundo ano consecutivo, ultrapassou-se a cifra dos 2,5 milhões de passageiros movimentados nos aeroportos nacionais.

Figura 5 – Movimento de Passageiros, Evolução 2009-2018 (Nº de Movimentos)

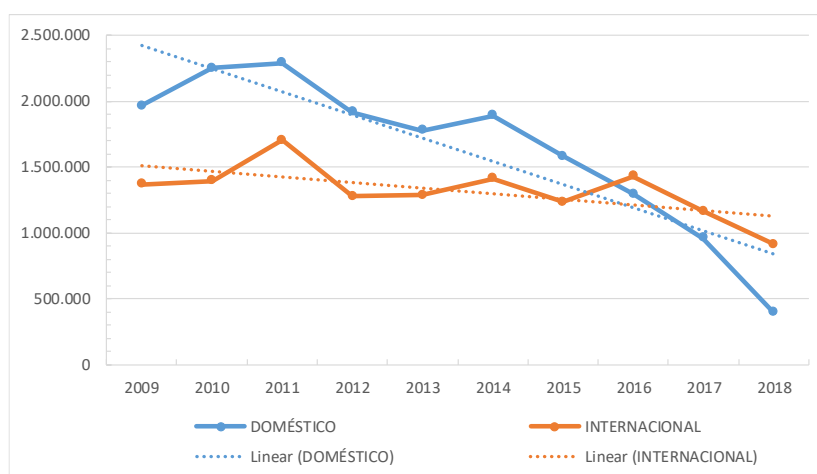


Fonte: ASA

Já o transporte de carga em 2018 continuou a registar uma diminuição em termos homólogos, em volume, tanto no segmento doméstico como no internacional, de 58,9% e 21,6%, respetivamente.

O transporte de carga aérea no segmento doméstico tem tido uma tendência decrescente ao longo dos últimos anos, principalmente devido à redução no transporte de carga aérea doméstica, considerando a estratégia comercial da Binter CV e a saída da TACV do mercado interno.

Figura 6 – Movimento de Carga, Evolução 2009-2018 (em Kg)



Fonte: ASA

1.2. Caracterização da AAC

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. 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.

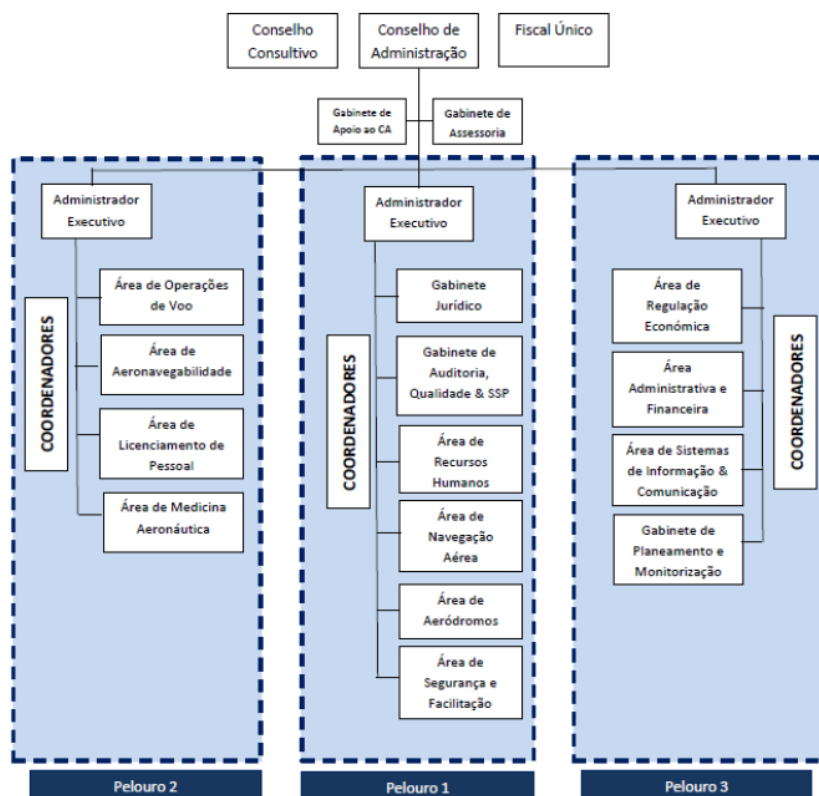
A AAC rege-se pelo disposto na Lei nº 14/VIII/2012, de 11 de julho, que aprova o Regime Jurídico das Entidades Reguladoras Independentes nos sectores económico e financeiro (RJERI), com as devidas alterações efetuadas pela Lei nº 103/VIII/2016 de 6 de Janeiro, e posteriormente retificada pelo B.O nº 12, 1ª Série de 1 de Março de 2016 e pelos seus Estatutos aprovados pelo Decreto-Lei nº 70/2014 de 22 de Dezembro, com as devidas alterações efetuadas pelos Decreto-Lei nº 1/2016 de 11 de janeiro e Decreto-Lei nº 51/2016 de 10 de outubro.

Sendo um organismo central com sede na cidade da Praia, a AAC tem 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 que tutela a área dos Transportes Aéreos, que no caso é o Ministério do Turismo e Transportes (MTT).

A estrutura organizacional da Agência é constituída por quatro gabinetes e onze áreas de coordenação e segue o modelo de responsabilização direta dos titulares dos órgãos de estrutura perante o responsável do pelouro, o qual é um administrador executivo. A estrutura orgânica da AAC, à data de 31 de dezembro de 2018, encontra-se refletida na Figura 5.

Figura 7 – Estrutura Orgânica da AAC, a 31 de dezembro de 2018



Missão da AAC

Regular e promover o desenvolvimento seguro, regular, eficiente e sustentável da atividade da Aviação Civil em Cabo Verde, em benefício do interesse público

Visão da AAC

Tornar a AAC numa instituição moderna, inovadora e ambientalmente responsável, assumindo o papel de liderança no desenvolvimento da Aviação Civil em Cabo Verde e no Continente, preconizando um serviço público de Excelência

Valores da AAC



- **Rigor** - assenta no Profissionalismo, na Qualidade, na Eficácia, na Racionalidade, na Competência, na Produtividade e na Flexibilidade;
- **Compromisso** - assenta na Dedicção, no Profissionalismo, na Pertença, na Disponibilidade e na Proatividade;
- **Responsabilidade** - assenta na Confiança /Credibilidade, no Rigor, no Sentido de urgência, na Transparência, na Exigência e na Pontualidade, no Bom senso, na Autoridade e na auto-responsabilização;
- **Valorização de Pessoas** - assenta no Respeito, na Motivação, no Desenvolvimento, na Comunicação, no Bem-estar e na Cooperação;
- **Ética** - assenta na Honestidade, na Lealdade, no Respeito, na Tolerância, na Integridade, na Boa-fé, na Cordialidade e na Imparcialidade.

1.3. Orientações Gerais e Específicas prosseguidas pela AAC

O objetivo principal preconizado pela AAC para o período 2017-2019, é: Forte contributo da AAC para um mercado do aeronegócio em crescimento e a funcionar num ambiente de concorrência saudável e com elevados padrões de segurança.

Para a prossecução do objetivo principal, foram definidas pela AAC cinco áreas estratégicas:

- AREA A - Segurança Operacional (Safety)
- AREA B - Segurança e Facilitação (AVSEC/FAL)
- AREA C - Regulação económica
- AREA D - Recursos
- AREA E - Jurídico e institucional

As áreas estratégicas definidas geraram cinco grandes objetivos estratégicos alinhados com Objetivo Principal e Visão da AAC para o período 2017-2019:

- OE 1 - Segurança operacional (Safety) acrescida;
- OE 2 - Elevado nível de segurança contra atos de interferência ilícita (Security) e processos de facilitação melhorados;
- OE 3 - Ambiente de negócio promotor do crescimento económico e com benefícios sociais e ambientais;
- OE 4 - AAC capacitada para o cumprimento das suas funções a um nível de excelência;
- OE 5 - Imagem, autonomia e independência da AAC reforçadas.

Para cada objetivo estratégico foram descritas as estratégias particulares que serão implementadas pela AAC para a sua consecução. Por sua vez, em articulação com os objetivos estratégicos e assentes na estratégia previamente identificada, foram delineados os objetivos operacionais para as diversas áreas de intervenção da AAC, no seu Plano de Atividades para 2018 (PA).

		ÁREA ESTRATÉGICA A: Segurança operacional (Safety)
		Objectivos Operacionais
	Estrategia	
OE 1 Segurança operacional (Safety) acrescida	Implementação do SSP e monitorização dos sistemas de gestão de segurança dos operadores e sistema efetivo de supervisão da segurança operacional implementado	<ol style="list-style-type: none"> 1. Assegurar a implementação de atividades referentes ao PNSO; 2. Aceitar fase 2 dos SMSs dos operadores e consolidar os dados; 3. Aprovar e implementar sistemas efetivos de supervisão em todas as áreas safety; 4. Realizar ICVM com aumento da score em 20%.

		ÁREA ESTRATÉGICA B: Segurança e Facilitação (AVSEC/FAL)
		Objectivos Operacionais
OE 2 Elevado nível de segurança contra atos de interferência ilícita (Security) e processos de Facilitação melhorados	Estratégia	
	Consolidação do sistema de segurança contra atos ilícitos e equilíbrio com as políticas de facilitação implementadas e consolidação do sistema nacional de controlo de qualidade AVASE/FAL	5. Aprovar e implementar sistemas efetivos de supervisão em matéria do transporte seguro de mercadorias perigosas pela via aérea; 6. Implementar 100% das ações corretivas e concorrer para elevado desempenho no ICVM de 2018; 7. Implementar um sistema de supervisão com base na avaliação do risco; 8. Supervisionar Exercícios de emergência.
		ÁREA ESTRATÉGICA C: Regulação económica
		Objectivos Operacionais
OE 3 Ambiente de negócio promotor do crescimento económico e com benefícios sociais e ambientais	Estratégia	
	Aperfeiçoamento da capacidade de regulação económica e promoção da competitividade do transporte aéreo	9. Capacitar os inspetores em todos os domínios; 10. Regulamentar aspetos económicos do Código Aeronáutico e implementar políticas de atração de novos operadores; 11. Aprovar o Código de Concorrência; 12. Definir e Implementar a Metodologia de Análise de Impacto Regulatório (AIR); 13. Sistema de supervisão económica do setor em funcionamento.
	Melhoria da qualidade dos serviços prestados aos usuários do transporte aéreo	14. Promover o transporte aéreo internacional; 15. Implementar os Serviços a Pessoas com Mobilidade Reduzida (PMR); 16. Reforçar os Direitos e deveres dos consumidores; 17. Implementar o Sistema estatístico do sector.
Incentivo à sustentabilidade ambiental	18. Enviar o Plano de Ação de Redução de CO2 à ICAO e implementar o Sistema de Monitoramento de Emissões.	
		ÁREA ESTRATÉGICA D: Recursos
		Objectivos Operacionais
OE 4 AAC capacitada para o cumprimento das suas funções a um nível de excelência	Estratégia	
	Quadro qualitativo e quantitativo das competências necessárias completamente instalado	19. Rever Instrumentos de Gestão de Recursos Humanos (IGRH); 20. Testar a eficácia do Sistema de Gestão de Desempenho (SGD); 21. Consolidar o processo de gestão da formação da AAC;
Sustentabilidade financeira da AAC assegurada através de recursos financeiros adequados para a execução do Plano Estratégico	22. Estabelecer um novo modelo de elaboração e acompanhamento do orçamento; 23. Otimizar a alocação de recursos financeiros; 24. Elaborar Plano de Comunicação às áreas acerca dos orçamentos; 25. Informatizar totalmente a gestão administrativa; 26. Elaborar novo modelo de arrecadação de receitas; 27. Otimizar os processos de compras, contratações e celebração de acordos.	

		ÁREA ESTRATÉGICA E: Jurídico e institucional
Estratégia		Objectivos Operacionais
OE 5 Imagem, autonomia e independência da AAC reforçadas	Regulação independente, função de autoridade consolidada e segurança jurídica assegurada	28. Consolidar a independência da regulação prevista na Lei; 29. Reforçar a função da autoridade aeronáutica e autoridade competente da AVSEC; 30. Consolidar os processos de regulamentação e implementação dos SARP dos Anexos da ICAO; 31. Implementar o sistema de gestão dos processos da AAC; 32. Otimizar o processo de desenvolvimento de software; 33. Estruturar sistemas voltados às áreas de negócio da AAC; 34. Reforçar a imagem e credibilidade institucional; 35. Estabelecer cooperação técnica internacional com autoridades de aviação civil de outros países; 36. Realizar Fóruns Internacionais no País; 37. Garantir o início do processo de certificação de qualidade ISO da AAC; 38. Concluir o processo de reorganização dos arquivos da AAC em parceria com o Arquivo Nacional.

CAPÍTULO II – RELATÓRIO DO ESTADO DE REGULAÇÃO DO SETOR

A atividade desenvolvida no setor da aviação civil pode resumir-se no relatório caracterizador do estado de regulação do setor para o ano de 2018, apresentado neste capítulo.

2.1. Área Internacional

A participação da AAC na área internacional é uma das competências atribuídas à Agência na alínea j) do número 2 do artigo 9º dos seus Estatutos que diz que Agência tem como atribuição a representação do Estado de Cabo Verde nas organizações internacionais, na área da aviação civil e, nesse âmbito, a AAC é a entidade que representa o país junto da ICAO, da CAFAC, do BAG e das suas organizações BAGASOO e BAGAIA e ainda da CAACL. A função de representação é considerada em três vetores distintos:

- 🌐 Acordos e cooperação internacional;
- 🌐 Participação em grupos de trabalho internacionais;
- 🌐 Acompanhamento de Auditorias /Inspeções de Organizações Internacionais.

→ ACORDOS E COOPERAÇÃO INTERNACIONAL

A AAC atua em nome do Governo de Cabo Verde na preparação de acordos bilaterais ou multilaterais sobre serviços aéreos. Outra vertente de atuação da AAC no campo da área internacional está relacionada com a cooperação com autoridades aeronáuticas de países terceiros, permitindo trocas recíprocas de *know how* que possam contribuir para a prossecução das respetivas atribuições.

Durante o ano 2018 deu-se a continuidade à política comercial aérea de Cabo Verde a nível internacional, com a negociação de acordos de serviços aéreos, visando uma maior abertura do mercado de transporte aéreo internacional e aumento das conexões para Cabo Verde.

Neste âmbito foram realizadas as seguintes ações:

- Negociação de projetos de acordos de serviços aéreos e assinatura de Memorandos de Entendimento entre as autoridades aeronáuticas de Cabo Verde e da Quênia; da Etiópia; do Zimbabwe; de Moçambique e da Colômbia, visando a abertura de novas rotas internacionais entre Cabo Verde e cada um desses países, com intuito de promover o desenvolvimento do transporte aéreo internacional;
- Encontro com a Delegação da Aviação Civil da República da Nigéria para, entre outros propósitos, analisar o processo de certificação da Cabo Verde Airlines, para que esta possa começar a realizar operações na Nigéria, o mais brevemente possível. O encontro realizou-se no âmbito do Acordo Bilateral de Transporte Aéreo, da Declaração de Yamoussoukro e do acordo de Mercado Único Africano dos Transportes Aéreos, lançado em janeiro do ano 2018.

No âmbito da cooperação com autoridades aeronáuticas de países terceiros, foram realizadas em 2018 seguintes ações:

- Promoção, com apoio da ANAC do Brasil, do Workshop sobre a implementação dos requisitos de monitoramento, reporte e verificação (MRV) do Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA) e apresentação da experiência brasileira na implementação do respetivo quadro regulatório (normativos). O evento foi promovido no âmbito do programa de

cooperação técnica entre Estados Membros ACT CORSIA (Assistance, Capacity-building and Training);

- Realização do Seminário internacional sobre os impactos da emissão de dióxido de carbono (CO₂) no meio ambiente. O evento, que reuniu os países membros da Comunidade das Autoridades de Aviação Civil Lusófonas (CAACL), realizou-se com o patrocínio da ICAO e teve objetivo de estreitar a cooperação entre os Estados Lusófonos na elaboração e atualização de planos de ação de redução de emissões de dióxido de carbono (CO₂) na aviação;
- Assinatura do Memorando de Cooperação com Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) de Angola com objetivo de expandir e aprofundar ações de cooperação técnica e intercâmbio de conhecimento e melhores práticas, no que se refere ao desenvolvimento, à modernização, à operação e à manutenção do sistema de aviação civil de ambos os países, bem como à melhoria e o fortalecimento institucional das Partes;
- Assinatura do Memorando de Entendimento com Agência Nacional de Aviação Civil do Brasil (ANAC) com objetivo de expansão e aprofundamento das ações de cooperação técnica e intercâmbio de conhecimento e melhores práticas, no que se refere ao desenvolvimento, à modernização, à operação e à manutenção do sistema de aviação civil de ambos os países, bem como melhoria e fortalecimento institucional de ambas as Agências;
- Assinatura do Protocolo com Autoridade de Aviação Civil da República de Turquia, Directorate General of Civil Aviation of the Republic of Turkey, com objetivo de desenvolvimento da cooperação técnica e intercâmbio de conhecimento e experiência entre as instituições nas seguintes áreas de intervenção: a) Formação na área de Aviação Civil, b) Questões de transporte aéreo, c) Licenciamento e exames, d) Operações de segurança e de voo, e) Aeronavegabilidade, f) Navegação aérea e aeroportos, g) Questões de segurança, h) Regulamentação da aviação civil.

→ PARTICIPAÇÃO EM GRUPOS DE TRABALHO INTERNACIONAIS

Considerando as diversas áreas de atuação dentro da aviação civil, designadamente: Regulação Económica, *Safety* (a nível da Navegação Aérea e Aeródromos, Segurança Operacional e Medicina Aeronáutica) 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.

Destacam-se as seguintes participações realizadas durante o ano de 2018:

- Reuniões promovidas por vários organismos internacionais, com vista ao alcance de um enquadramento normativo unificado para a aviação civil internacional;
- 6ª reunião do Regional Aviation Security and Facilitation Group (RASFALG), com objetivos principais analisar, discutir e formular soluções para questões regionais de segurança e facilitação, Praia (Cabo Verde), organizada pela AAC;
- 29ª e 30ª Sessões Plenárias da Comissão de Aviação Civil Africana (CAFAC/AFCAC), Livingstone (Zâmbia);
- 13ª Conferência Mundial de Navegação Aérea (AN-Conf/13) da ICAO, sob o lema "Do Desenvolvimento à Implementação", que se centrou na implementação de melhorias operacionais, tais como a tecnologia, os conceitos operacionais e roteiros, desde a fase conceitual até à sua implementação efetiva localmente nos Estados Membros, Montreal (Canada);

- IV Fórum Mundial da Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO) com tema “*Promovendo Investimentos para o Desenvolvimento da Aviação*”, Fortaleza (Brasil);
- Conferência de Aviação Civil Turquia-Ásia, como objetivo fornecer uma plataforma para novas parcerias e fortalecer as relações com países da Ásia no campo da aviação civil, Antália (Turquia);
- IV Reunião do Grupo Ministerial de Trabalho para a operacionalização de um Mercado Único Africano de Transporte Aéreo da União Africana, Lomé (Togo);
- Lançamento oficial do Mercado Africano Único de Transportes Aéreos (MAUTA), na Sede da União Africana (UA), Adis Abeba (Etiópia).
- Seminário Regional USAP-CMA da ICAO, Cairo (Egipto);
- IX Reunião Ordinária de Presidentes e Diretores Gerais da Comunidade das Autoridades de Aviação Civil Lusófonas (CAACL), Lisboa (Portugal);
- Workshop de validação dos relatórios do estudo relativo à atualização do plano de negócios do centro regional de manutenção de aeronaves e do estudo relativo à política comum sobre encargos e taxas aeronáuticas, organizado pelo CEDEAO⁵, Acra (Gana);
- XI ICAO *Air Services Negotiation Event* (ICAN2018), Nairobi (Kenya).

→ ACOMPANHAMENTO DE AUDITORIAS E DE INSPEÇÕES DE ORGANIZAÇÕES INTERNACIONAIS

Dentro do setor da aviação civil existem vários organismos internacionais que definem as diretrizes em diversos âmbitos pelas quais os seus membros se orientam, nomeadamente ICAO, IATA, etc.

O exercício da atividade de regulação do sistema de aviação civil nacional é realizado por essas organizações internacionais através da realização de auditorias ou inspeções com carácter periódico e/ou sistemático, de modo a avaliar as práticas do regulador nas organizações reguladas.

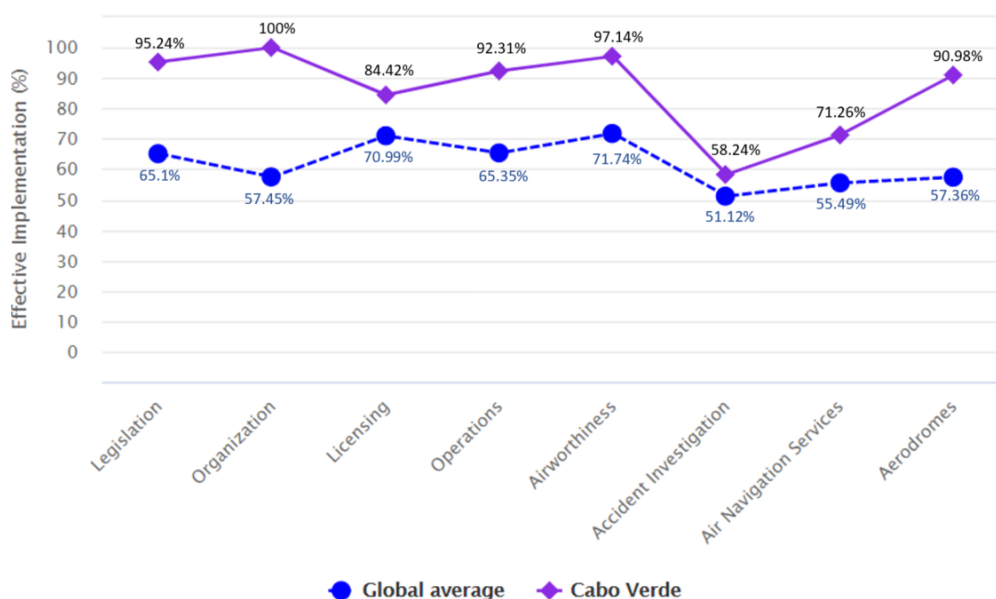
No mês de Junho de 2018 a AAC, enquanto membro representante do Estado de Cabo Verde, recebeu uma equipa de experts da ICAO para realização da Coordinated Validation Mission (ICVM), com o objetivo de verificação de implementação das ações corretivas em resposta às não conformidades apontadas na auditoria do USOAP da ICAO, realizada à AAC em 2009.

Em resultado da missão de validação o Estado de Cabo Verde conseguiu elevar o seu resultado em relação a última auditoria, em 14.82% de implementação efectiva (EI), alcançando assim a pontuação provisória de 82.67% de EI, o que está muito acima da média mundial que é de 65% de EI. Com o resultado provisório, Cabo Verde passou a ocupar a quinta posição a nível da África, a seguir dos países como a África do Sul (87.39%), Mauritânia (85.61%), Togo (85.19%) e Egipto (83.57%). Na região AFI, Cabo Verde assumiu a quarta posição (excluindo-se Egipto). O resultado obtido pela Cabo Verde está acima de muitos países da Europa (que têm o suporte da poderosa autoridade europeia - EASA) e equipara-se aos resultados de nações com notoriedade na aviação, como são: Indonésia (80.34%), Islândia (82.13%) Bulgária (82.59%), Turquia (84.01%), Espanha (85.21%), Portugal (86.46%), China (86.49%).

⁵ Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental

A comparação da pontuação de implementação efectiva (EI) de Cabo Verde, apresentada por várias categorias cobertas pelo USOAP da ICAO, com a média global atual em cada categoria encontra-se apresentada na Figura 7.

Figura 7 – Comparação da pontuação da EI de Cabo Verde com a média global



Fonte: ICAO

É expectável a realização da próxima auditoria (Full Audit) da ICAO nos próximos três anos.

Ainda, em 2018, o Coordenador da Área de Segurança e Facilitação, integrou, na qualidade do auditor, a equipa de auditoria USAP-CMA da ICAO, para realização da auditoria em Guiné-Bissau e ainda integrou a equipa de trabalho da CAFAC, que prestou assistência técnica no âmbito de Segurança e Facilitação ao Estado de Guiné-Bissau.

Importa referir que se prevê a realização em março de 2019 da Auditoria USAP - CMA da ICAO, com o objetivo de atestar o nível de segurança da aviação civil em Cabo Verde.

2.2.Regulamentação

No quadro da atividade regulatória no setor da aviação civil, a AAC desenvolve ainda a sua missão através da elaboração de projetos legislativos, regulamentos e publicações indispensáveis ao exercício das suas atribuições, tendo em vista a transposição para o ordenamento jurídico cabo-verdiano de normas, recomendações e outras disposições emergentes da Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO), de que o Estado Cabo-Verdiano é parte contratante, de normas e práticas recomendadas pelos acordos e tratados internacionais e das boas práticas de regulação e da indústria.

No âmbito da sua atividade regulatória, a AAC tem vindo a adotar as recomendações e boas práticas definidas pela ICAO, incorporando, assim, na sua regulamentação e procedimentos internos, mecanismos geradores de eficiência e de eficácia na organização, com reflexos ao nível das entidades reguladas.

Neste contexto, no sentido de adotar e refletir na regulamentação nacional as matérias tratadas nos Anexos Técnicos à Convenção de Chicago e com vista a alcançar a maior uniformidade possível nos regulamentos, normas e práticas recomendadas (SARP's), a AAC aprova e promulga os Regulamentos de Aviação Civil de Cabo Verde (CV-CAR). Para o efeito, é efetuada uma análise permanente e uma monitorização dos referidos Anexos Técnicos e, adotando-se as emendas aos Anexos pelo Conselho da ICAO, torna-se necessário proceder à revisão dos CV-CAR, caso existam ou à produção de novos CV CAR's, sem prejuízo de demais regulamentação complementar que se afigurar necessária.

Assim em 2018 foram finalizados, aprovados e publicados os seguintes CV-CAR's:

- Emenda ao CV-CAR 2.1 - Licenciamento de tripulação de voo, de tripulação de cabina e do oficial de operações de voo;
- Emenda ao CV-CAR 2.2 - Licenciamento de técnicos de manutenção de aeronaves;
- Emenda ao CV-CAR 2.3 - Licenciamento de controladores de tráfego aéreo e operadores de estação aeronáutica;
- CV-CAR 2.4 – Disposições médicas para licenciamento do pessoal;
- CV-CAR 3 - Organização de Formação Aprovada;
- Emenda ao CV-CAR 5 - Aeronavegabilidade;
- Emenda ao CV-CAR 7 - Instrumentos e Equipamentos;
- CV-CAR 8 – Operações;
- Emenda ao CV-CAR 14 - Construção, Certificação e Operação de Aeródromos;
- CV-CAR 14.1 – Serviços operacionais de aeródromo;
- CV-CAR 14.2 – Projeto de aeródromo;
- CV-CAR 14.3 – Controlo de obstáculos;
- Emenda ao CV-CAR 15 - Serviços de Informação Aeronáutica;
- CV-CAR 16 - Serviço de Meteorologia Aeronáutica;
- Emenda ao CV-CAR 17 - Serviço de Tráfego Aéreo;
- CV-CAR 19 - Certificação e Operação do Serviço de Telecomunicações Aeronáuticas;
- CV-CAR 21– Sistema de Gestão de Segurança Operacional.

Ainda, com base nos Anexos e emendas aos mesmos, definidas pela ICAO, foi efetuada no decorrer do ano 2018 e preparação ou revisão e retificação dos seguintes CV-CAR's, cuja aprovação e publicação é expectável no ano 2019:

- Emenda ao CV-CAR 12 - Segurança da Aviação Civil;
- CV-CAR 22 – Notificação de ocorrência.

Além dos Regulamentos mencionados, outros, igualmente relevantes para os objetivos da aviação civil nacional, foram elaborados e aprovados no decorrer do ano 2018:

- Regulamento n.º 01/AAC/2018, que altera o Regulamento n.º 01/AAC/2017, que aprova as taxas cobradas pela Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea (ASA, S.A.), enquanto entidade gestora dos aeródromos e entidade provedora dos serviços de navegação aérea;
- Regulamento n.º 01/ARE/2018, que altera o Regulamento n.º 02/DRE/2016, que fixa as condições aplicáveis para aprovação das tarifas máximas por linha ou rede de linha e o registo de tarifas no transporte aéreo regular doméstico de passageiros pelas transportadoras aéreas licenciadas;
- Diretiva n.º 01/AED/2018 – Diretiva sobre Requisitos de Pessoal de Aeródromo;
- Diretiva n.º 02/AED/2018 – Diretiva sobre Manual de Operações de Aeródromo;
- Diretiva n.º 03/AED/2018 – Diretiva sobre Segurança de Obras em Aeródromo;
- Diretiva n.º 04/AED/2018 – Diretiva sobre Plano de Emergência do Aeródromo;
- Diretiva n.º 05/AED/2018 – Diretiva sobre Gestão e Segurança da Plataforma;
- Diretiva n.º 06/AED/2018 – Diretiva sobre Operação de Veículos no Aeródromo;
- Diretiva n.º 07/AED/2018 – Diretiva avaliação de Atrito da Pista de Aterragem para fins de Manutenção;
- Diretiva n.º 08/AED/2018 – Diretiva Manutenção do Sistema Aeroportuário;
- Diretiva n.º 09/AED/2018 – Diretiva sobre Procedimentos para a Inspeção de Fontes Secundárias de Energia e Falhas Elétrica Diretiva avaliação de Atrito da Pista de Aterragem para fins de Manutenção;
- Diretiva n.º 01/NAV/2018 – Diretiva sobre Requisitos de Pessoal de gestão de navegação aérea;
- Diretiva n.º 02/NAV/2018 – Diretiva sobre Procedimentos para elaborar o Plano de Contingência;
- Diretiva n.º 03/NAV/2018 – Diretiva sobre procedimentos inspeção em voo das radioajudas à navegação aérea;
- Diretiva n.º 01/AER/2018 – Diretiva sobre requisitos de pessoal responsável da Organização de Manutenção Aprovada;
- Diretiva n.º 01/OPS/2018 – Diretiva sobre requisitos de pessoal responsável pelo Operador Aéreo;
- Instrução nº 01/PEL/2018 - Programa de Exame para Examinador Aeronáutico de Proficiência Linguística.

Elencamos os Projetos dos Regulamentos e das Diretivas que tiveram início em 2018 e cuja aprovação é expectável no ano 2019:

- Alteração do regulamento n.º 1/AVSEC/2015, que aprova o Programa Nacional Controlo da Qualidade da Segurança de Aviação Civil (PNCQSAC);
- Alteração do regulamento n.º 2/AVSEC/2015, que aprova o Programa Nacional de Formação, Treino e Certificação em Segurança de Aviação Civil (PNFTCSAC);
- Alteração do Regulamento n.º 01/AAC/2017, que aprova as taxas cobradas pela Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea (ASA, S.A.), enquanto entidade gestora dos aeródromos e entidade provedora dos serviços de navegação aérea;
- Alteração do Regulamento n.º 02/DRE/2016, que fixa as condições aplicáveis para aprovação das tarifas máximas por linha ou rede de linha e o registo de tarifas no transporte aéreo regular doméstico de passageiros pelas transportadoras aéreas licenciadas;

- Regulamento sobre Ultraleves;
- Regulamento sobre Trabalho Aéreo;
- Regulamento sobre Voo Livre;
- Regulamento sobre Drones;
- Regulamentos sobre Seguros;
- Regulamento sobre voos privados internos.

Além dos documentos mencionados, outros instrumentos, igualmente relevantes para os objetivos da aviação civil nacional, foram elaborados no decorrer do ano 2018, nomeadamente, várias circulares cujos temas são diretivas de segurança, procedimentos operacionais, parâmetros técnicos, etc.

Impõe-se ressaltar que, em 2018, todos os projetos de regulamentos foram submetidos à consulta pública, tendo sido divulgados no website da AAC e, adicionalmente, alguns dos projetos enviados diretamente às entidades reguladas, garantindo o direito à informação e o direito à participação da comunidade aeronáutica e do público em geral na preparação dos referidos regulamentos. No âmbito das consultas públicas dos projetos de regulamentos, a AAC recebeu vários contributos das pessoas singulares e entidades públicas e privadas, que apresentaram comentários e propostas de alteração.

Ainda no quadro da atividade de regulamentação, a AAC colaborou com o Governo na análise e preparação dos projetos legislativos a seguir elencados, tendo tomado decisões e emitido pareceres que contribuíram para a implementação e a integração das regras da aviação civil:

- Decreto-Lei nº 31/2018, que cria o Sistema Nacional de Busca e Salvamento de Cabo Verde;
- Decreto-Lei nº 30/2018, que procede a primeira alteração ao Decreto-Lei 57/2005, que estabelece o regime aplicável às Contra-Ordenações aeronáuticas civis;
- Decreto-Lei nº 23/2018, que impõe o reconhecimento e aceitação de acordos de transferência efetuadas por Estados terceiros, nos termos do artigo 83.º bis da Convenção de Chicago;

Durante o ano 2018 foram desenvolvidos os trabalhos de preparação dos projetos legislativos abaixo elencados, cuja aprovação e publicação aguarda-se no início do ano 2019:

- Projeto de Decreto-Lei que procede à segunda alteração e republicação do Programa Nacional de Aviação Civil (PNSAC);
- Projeto de Resolução que aprova o Programa Nacional de Facilitação de Transporte Aéreo (PNFTA);
- Projeto de Regulamento nº 1/AVSEC/2019 altera e republica o Programa de Controlo de Qualidade em Segurança de Aviação Civil (PNCQSAC);
- Projeto de Regulamento nº 2/AVSEC/2019 que altera e republica o Programa de Formação, Treino e Certificação em Segurança de Aviação Civil (PNFTCSAC);
- Projeto de Decreto-Lei que procede à segunda alteração ao Decreto-Lei 57/2005, que estabelece o regime aplicável às Contraordenações aeronáuticas civis;

Durante o ano de 2018 foram ainda analisados diversos normativos de natureza transversal à sociedade em geral e os regulamentos relativos à organização e funcionamento da AAC.

2.3. Navegação Aérea e Aeródromos

Compete à AAC, na área de Navegação Aérea e Aeródromos, nos termos da lei e dos estatutos, entre outros, regular e fiscalizar os serviços de navegação aérea, incluindo a gestão do espaço aéreo, a gestão dos fluxos de tráfego aéreo, a comunicação, informação, cartografia, meteorologia, a busca e salvamento aeronáuticos, assim como regular e fiscalizar os serviços de exploração aeroportuária e infraestrutura relacionada, incluindo o seu planeamento, construção, reforma e ampliação.

NAVEGAÇÃO AÉREA

No domínio de Navegação Aérea compete à AAC garantir a elaboração e aplicação das normas, regulamentos, diretivas, circulares e instruções técnicas, assim como supervisionar o cumprimento das normas e regulamentos técnico-operacionais nacionais e internacionais, que dizem respeito ao serviço de tráfego aéreo (ATS); as comunicações, navegação e vigilância (CNS); ao serviço de informação aeronáutica (AIS); ao serviço de cartografia aeronáutica (MAP); ao serviço de busca e salvamento (SAR); a meteorologia aeronáutica (MET) e procedimentos de navegação aérea para operações de aeronaves (PANS OPS). Das atividades levadas a cabo em 2018 no domínio de Navegação Aérea, destacam-se as seguintes:

→ **Reforço da ação de supervisão, garantindo a segurança**

▪ Implementação do Plano Anual de Supervisão de Navegação Aérea

Para a supervisão do estrito cumprimento por parte do prestador dos serviços de navegação aérea das normas e recomendações da ICAO e dos regulamentos nacionais, encontra-se implementando o sistema de supervisão das atividades técnico-operacionais dos serviços de Navegação Aérea, assegurando a sua conformidade com a regulamentação nacional aprovada e com as normas e recomendações internacionais.

O Plano de Supervisão dos Serviços de Navegação Aérea, desenvolvido anualmente, planifica as auditorias e inspeções programadas para verificação de aplicação das medidas necessárias que os prestadores dos serviços de Navegação Aérea estão obrigados a implementar para manterem o correto funcionamento dos mesmos.

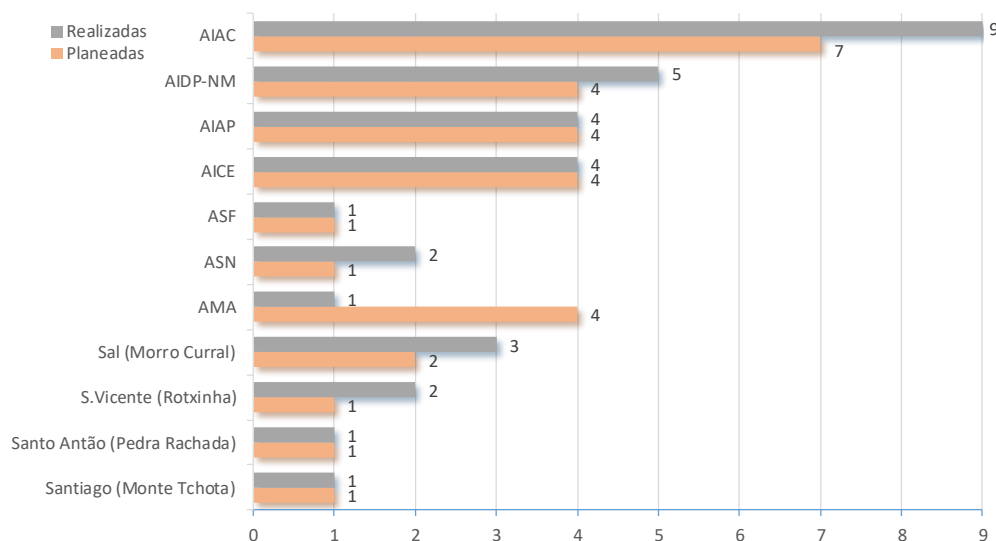
Em 2018 encontrava-se previsto no Plano Anual de Supervisão de Navegação Aérea a realização de 30 ações de supervisão, abrangendo todas as facilidades e serviços de Navegação Aérea. Durante o ano foram realizadas 33 inspeções, sendo 27 planeadas e 6 não planeadas.

Por motivos de racionalização dos meios humanos em função das matérias mais urgentes, ficaram por realizar três ações de supervisão planeadas no Aeródromo do Maio, no serviço de tráfego aéreo (ATS), meteorologia aeronáutica (MET) e no serviço de informação aeronáutica (AIS), que foram reprogramadas para serem realizadas no decorrer do ano 2019.

Das 6 ações não planeadas foram realizadas: (i) dois testes de qualificação ATS no Sal, sendo um na TWR do Aeroporto e um no ACC e APP, (ii) um exercício SAR em S.Vicente (Rotxinha) e (ii) três participações nos exercícios de emergência nos Aeroportos da Praia e do Sal e Aeródromo de S.Nicolau. Em termos globais, em 2018 foi atingida a taxa de realização de 114% nas ações de supervisão no domínio de Navegação Aérea.

Em termos de número de inspeções realizadas, destacam-se o Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (Sal) com 9 ações de supervisão e Aeroporto Internacional Cesária Évora (S.Vicente) com 5 ações de supervisão.

Figura 8 – Número de Inspeções aos Serviços de Navegação Aérea Planeadas e Realizadas



Durante as Inspeções foram verificadas as condições operacionais das facilidades e dos serviços de Navegação Aérea e foram identificadas três (3) Não Conformidades, das quais no decorrer do ano 2018 foram fechadas/resolvidas duas (2) Não Conformidades.

Para resolução da não conformidade que não foi possível fechar em 2018, foi apresentado pelo Serviço de Tráfego Aéreo da ASA o plano de ação corretiva (CAP). Para assegurar a efetiva implementação de ações corretivas, serão realizadas pelos Serviços de Navegação Aérea as inspeções de seguimento (follow up) e/ou a análise das evidências, a serem apresentadas pela ASA.

Pela tipologia da inspeção, das 33 inspeções realizadas em 2018, 27 são ações de Auditoria/Inspeção, dois são testes de qualificação ATS, um – exercício SAR e três participações no exercício de emergência.

Tabela 1 – Inspeções às Instalações realizadas em 2018, por Tipologia

Legenda:

TWR - Torre de controlo, APP - Controlo de aproximação, ACC - Centro de controlo da área, JRCC - Centro de Coordenação de Busca e Salvamento

Nome das Instalações	Tipologia de Inspeção											Nº das inspeções realizadas
	Auditoria/Inspeção							Testes de Qualificação ATS	Exercícios SAR	Participação no exercício de emergência		
	ATS	AIS	CNS	MET	MAP	SAR	PANS OPS					
Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (AIAC) - Sal	TWR							TWR				9
Aeroporto Internacional Nelson Mandela (AIDP-NM) - Santiago	TWR APP											5
Aeroporto Internacional Aristides Pereira (AIAP) - Boa Vista	TWR											4
Aeroporto Internacional Cesária Évora (AICE) - São Vicente	TWR APP											4
Aeródromo de São Filipe (ASF) - Fogo												1
Aeródromo da Preguiça (ASN) - São Nicolau												2
Aeródromo do Maio (AMA)												1
Sal (Morro Curral)		ACC APP						ACC APP				3
S.Vicente (Rotxinha)						JRCC			JRCC			2
Santo Antão (Pedra Rachada)												1
Santiago (Monte Tchota)												1
Nº das inspeções realizadas, por tipologia	5	4	10	4	1	2	1	2	1	3		33
	27											

Atividades planeadas
 Atividades não planeadas

Entre as ações de Auditoria/Inspeção destacam-se as inspeções da CNS com 10 ações, seguidas pelas inspeções da ATS com 5 ações e AIS e MET com 4 ações cada.

No que diz respeito às inspeções das comunicações, navegação e vigilância (CNS), a relação das Radio ajudas inspecionadas no ano 2018, por aeródromo, encontra-se apresentada na Tabela 2.

Tabela 2 – Inspeções das Rádio Ajudas em 2018

Nome do Aeródromo	Radio ajudas inspecionadas
Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (AIAC) - Sal	NDB / VOR / VHF / ILS
Aeroporto Internacional Nelson Mandela (AIDP-NM) - Santiago	VOR / NDB / VHF TWR
Aeroporto Internacional Aristides Pereira (AIAP) - Boa Vista	NDB / VHF
Aeroporto Internacional Cesária Évora (AICE) - São Vicente	NDB / VHF / ILS
Aeródromo de São Filipe (ASF) - Fogo	VHF
Aeródromo da Preguiça (ASN) - São Nicolau	NDB / VHF
Aeródromo do Maio (AMA)	NDB / VHF
Sal (Morro Curral)	Antena Radar
Santo Antão (Pedra Rachada)	Antena Radar
Santiago (Monte Tchota)	Antena Radar

- Elaboração e apresentação do relatório de cumprimento do Plano de Supervisão de Navegação Aérea.
- Conclusão e atualização do Manual de Inspetor de Navegação Aérea. Foi atualizado e aprovado o Manual de Inspetor ANS, tomando como referência os manuais das diversas áreas da AAC, nomeadamente Operações de voo (OPS), Aeronavegabilidade (AER) e Aeródromos (AED).

→ **Preparação para realização da ICAO Coordinated Validation Mission (ICVM)**

Com o objetivo de contribuir para a Gestão do Programa USOAP/CMA e preparar a realização da ICAO Coordinated Validation Mission (ICVM), foram realizadas em 2018 na área de Navegação Aérea as seguintes atividades:

- Revisão e atualização do Corrective Action Plan (CAP) feitas em resposta às não conformidades apontadas no domínio de Navegação Aérea na auditoria do USOAP da ICAO, realizada em 2009, no módulo CAP no USOAP/CMA Online Framework (OLF) e inserção no OLF das evidências do CAP;
- Monitorização dos Anexos Técnicos e dos documentos da ICAO no domínio de Navegação Aérea, no sentido de adotar e refletir na regulamentação nacional as matérias tratadas nos mesmos, com vista a alcançar a maior uniformidade possível nos regulamentos, normas e práticas recomendadas;
- Reuniões técnicas com a participação dos técnicos da BAGASOO e da ICAO, na Praia e em Dakar, respetivamente.

→ **Elaboração da regulamentação e de documentos**

- Elaboração, no decorrer do ano 2018, de análises técnicas e produção de pareceres quanto à interpretação das normas e recomendações, no sentido de elaboração ou revisão e atualização dos CV-CAR's, de forma a continuar o processo de regulamentação das SARP's dos Anexos da ICAO, no domínio de Navegação Aérea. No decorrer do ano 2018 foram aprovados e publicados os seguintes CV-CAR's:
 - CV-CAR 2.3 - Licenciamento de controladores de tráfego aéreo e operadores de estação aeronáutica;
 - CV-CAR 3 - Organização de Formação Aprovada;
 - CV-CAR 15 - Serviços de Informação Aeronáutica;
 - CV-CAR 16 - Serviço de Meteorologia Aeronáutica;
 - CV-CAR 17 - Serviço de Tráfego Aéreo;
 - CV-CAR 19 - Certificação e Operação do Serviço de Telecomunicações Aeronáuticas;
 - CV-CAR 21– Sistema de Gestão de Segurança Operacional.
- Elaboração de análises técnicas e produção de pareceres no sentido de participação na preparação do Decreto-Lei nº 31/2018, de 31 de Maio, que Cria o Sistema Nacional de Busca e Salvamento de Cabo Verde. Este diploma regula todas as matérias sobre a busca e salvamento, em conformidade com Anexo Técnico 12 da ICAO.
- Aprovação e publicação no decorrer do ano 2018 das Diretivas que abrangem diversos aspetos no domínio de Navegação Aérea, nomeadamente:
 - Diretiva n.º 01/NAV/2018 – Diretiva sobre Requisitos de Pessoal de gestão de navegação aérea;
 - Diretiva n.º 02/NAV/2018 – Diretiva sobre Procedimentos para elaborar o Plano de Contingência;
 - Diretiva n.º 03/NAV/2018 – Diretiva sobre procedimentos inspeção em voo das radioajudas à navegação aérea.
- Além dos documentos mencionados, foram elaborados e publicados no decorrer do ano 2018 as seguintes circulares:
 - Capacidade de comunicação de dados (data Link) para voos no espaço Europeu (CPDLC)⁶;
 - Princípios de fatores humanos em serviços de navegação aérea;
 - Estado operacional das radio ajudas;
 - Qualidade de dados aeronáuticos.

→ **Assegurar a elaboração do regulamento SAR e Plano Nacional SAR**

No âmbito da participação na Comissão Nacional de Coordenação de Busca e Salvamento (CNCSAR), desenvolvimento de políticas e procedimentos a serem incorporados no Regulamento SAR e no Plano Nacional SAR. Ambos os documentos foram elaborados e aprovados no decorrer do ano 2018.

→ **Participação em reuniões**

A AAC, a nível da regulação técnica no domínio de Navegação Aérea, participou na Conferência Mundial de Navegação Aérea da ICAO, que teve lugar em Canada e ainda em 2018 a AAC promoveu,

⁶ Controller Pilot Data Link Communications / Comunicações controlador-piloto através de enlace de dados

no domínio de Navegação Aérea, as reuniões a nível nacional, nomeadamente: (i) sob o tema da preparação para ICVM com ASA, Guarda Costeira e Instituto Nacional de Meteorologia e Geofísica (INMG) e (ii) com Instituto Nacional de Meteorologia e Geofísica (INMG) para participação na implementação do sistema de qualidade QMS (Quality Management System).

Com o intuito de fomentar o desempenho técnico da instituição no domínio de Navegação Aérea foram capacitados no decorrer do ano 2018 os Inspetores da área através das seguintes formações técnico-operacionais:

- Formação Investigação de acidentes, Federal Aviation Administration (FAA), Africa do Sul;
- Formação Inspetor CNS, United ATS, Egipto;
- Certificação AED, ICAO, Costa do Marfim.

AERÓDROMOS

Compete à AAC, no domínio dos Aeródromos, vigiar o cumprimento das normas e recomendações da ICAO na elaboração de projetos de desenho, construção, manutenção de aeródromos e obras civis complementares.

Entre outras atribuições, compete à AAC, no domínio dos Aeródromos, assegurar que os aeródromos oferecem um ambiente seguro de operações de acordo com os requisitos da Convenção sobre a Aviação Civil e os regulamentos nacionais, desenvolver e rever as normas de segurança nacionais com relação a aeródromos, efetuar a certificação dos aeródromos de acordo com os regulamentos de aviação civil, supervisionar e assegurar o cumprimento das normas e práticas recomendadas de aeródromos através de auditorias e inspeções regulares e determinar as medidas de correção necessárias.

Das atividades levadas a cabo em 2018 no domínio de Aeródromos, destacam-se as seguintes:

→ **Atividades no âmbito de implementação do Programa Nacional de Segurança Operacional (PNSO)**

- Com base nas normas e regulamentos nacionais e internacionais e nas boas praticas de regulação em matéria de aeródromos, inicio da elaboração, para inclusão no Manual do Inspetor de Aeródromos, dos Procedimentos para aceitação e avaliação periódica dos indicadores de desempenho. Os procedimentos em desenvolvimento irão integrar a Parte 3 do Manual do Inspetor de Aeródromos e serão finalizados no início do ano 2019.
- Elaboração da Circular sobre Gestão de risco de segurança operacional no Aeródromo.
- Início de elaboração do draft do Procedimento para identificação de perigos e gestão de riscos. Prevê-se a finalização do Procedimento no início do ano 2019.

→ **Avaliação e aceitação da fase 2 dos SMS do provedor de Aeródromo**

- Realizada a auditoria de avaliação e aceitação da fase 2 de implementação dos SMS nos aeroportos do Sal, Praia e São Vicente. O aeroporto de Boa Vista no decorrer do ano 2018 não solicitou a avaliação do SMS.

→ **Supervisão efetiva para garantir a segurança das operações**

- Implementação do Plano de Supervisão Anual de Aeródromos

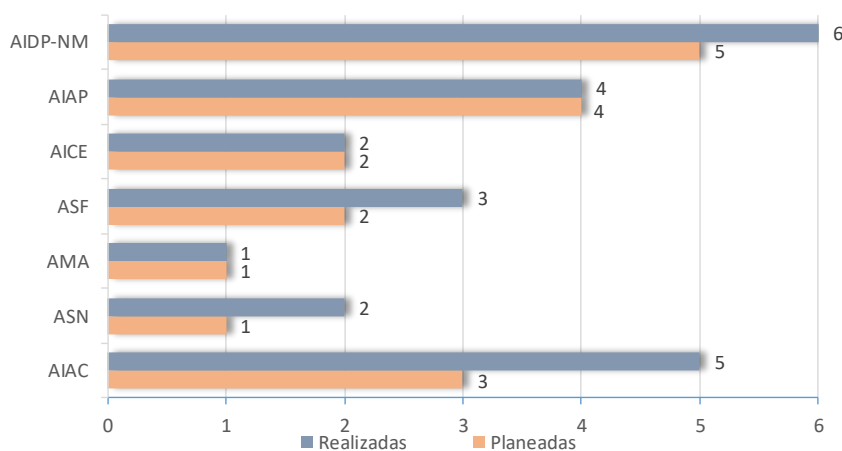
Para a fiscalização dos serviços de exploração aeroportuária e da infraestrutura relacionada, encontra-se implementando o sistema de supervisão das atividades técnico-operacionais nos aeroportos nacionais, assegurando a sua conformidade com a regulamentação nacional aprovada e com as normas e recomendações internacionais. No âmbito do sistema de supervisão é desenvolvido anualmente o Plano de Supervisão de Aeródromos.

Em 2018 encontrava-se prevista no referido Plano a realização de 17 inspeções periódicas. Durante o ano foram realizadas 23 inspeções, sendo 18 planeadas e 5 não planeadas.

Das 5 ações não planeadas foram realizadas: (i) duas inspeções nos Aeroportos da Praia e do Sal, na sequência da Auditoria da ICAO – ICVM e (ii) três participações nos exercícios de emergência nos Aeroportos da Praia e do Sal e Aeródromo de S.Nicolau.

Em termos de número de inspeções realizadas, destacam-se o Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela com 6 inspeções e Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (Sal) com 5 inspeções.

Figura 9 – Número de Inspeções a Aeródromos Planeadas e Realizadas

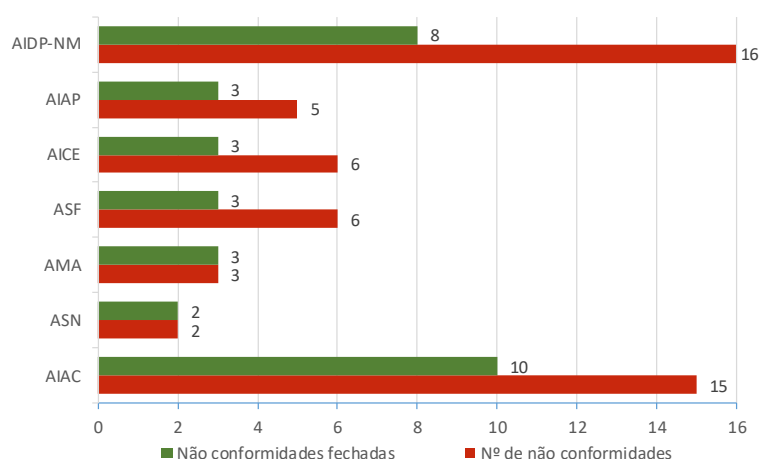


Fonte: AAC

Durante as Inspeções foram verificadas as condições operacionais aeroportuárias, nomeadamente, as infraestruturas dos aeródromos, dados publicados e o cumprimento de todos os requisitos para as instalações, equipamentos e procedimentos operacionais e foram identificadas 53 Não Conformidades, das quais foram fechadas/resolvidas 32 Não Conformidades (60%).

Em 2018 destacaram-se pelo número de não conformidades identificadas o Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela com 16 não conformidades (8 fechadas em 2018) e Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (Sal) com 15 não conformidades (10 fechadas).

Figura 10 – Número de Não Conformidades Identificadas & Fechadas



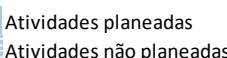
Fonte: AAC

Pela tipologia da inspeção, das 23 inspeções realizadas em 2018, catorze são ações de Auditoria/Inspeção, cinco são Inspeções de acompanhamento de obra (construção, reforma e ampliação), uma - inspeção de monitoramento do estado do pavimento e três participações no exercício de emergência.

Em termos globais, em 2018 foi atingida a taxa de realização de 129% nas ações de supervisão no domínio de Aeródromos.

Tabela 3 – Inspeções a Aeródromos Realizadas em 2018, por Tipologia

Nome do Aeródromo	Tipologia de Inspeção				Data da realização
	Auditoria/Inspeção	Inspeção de acompanhamento de obra	Monitoramento do estado do pavimento	Participação no exercício de emergência	
Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (AIAC)					mar-18
					abr-18
					jun-18
					nov-18
					dez-18
Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela (AIDP-NM)					jan-18
					mai-18
					ago-18
					nov-18
					dez-18
Aeroporto Internacional Aristides Pereira (AIAP)					jan-18
					fev-18
					set-18
Aeroporto Internacional Cesária Évora (AICE)					mar-18
					dez-18
Aeródromo de São Filipe (ASF)					mai-18
					jul-18
					out-18
Aeródromo do Maio (AMA)					set-18
Aeródromo de Preguiça (ASN)					jun-18
Nº das inspeções realizadas, por tipologia	14	5	1	3	23

 Atividades planeadas
 Atividades não planeadas

Fonte: AAC

Em 2018, a AAC participou, na qualidade de observador, em Exercícios de Emergência realizados nos Aeroportos Internacionais da Praia, do Sal e no Aeródromo de Preguiça (S.Nicolau), com vista a avaliar a eficiência dos aeroportos em lidar com eventuais situações de emergência e o nível de preparação das diferentes instituições envolvidas na resposta às emergências.

Em 2018, em resultado da atividade de supervisão, foram renovados os certificados de aeródromo do Aeroporto Internacional Amílcar Cabral do Sal por um período de 1 ano e do Aeroporto Internacional Aristides Pereira da Boa Vista por 2 anos.

→ Contribuição para a Gestão do Programa USOAP/CMA

Com o objetivo de contribuir para a Gestão do Programa USOAP/CMA, foram realizadas em 2018 na área de Aeródromos as seguintes atividades:

- Revisão e atualização do Corrective Action Plan (CAP) proposto em resposta às não conformidades apontadas na auditoria do USOAP da ICAO, realizada em 2009, no módulo CAP no USOAP/CMA Online Framework (OLF);
- Preenchimento do CC/EFOD (Compliance Checklist/Electronic Filing of Differences) do Anexo 14 Vol. I (Aeródromos) da ICAO, indicando o nível de adesão aos normativos nacionais e o nível de implementação dos procedimentos definidos no referido Anexo. Participação no processo de elaboração dos CV-CAR's (14, 14.1, 14.2 e 14.3) para a implementação das normas e práticas recomendadas (SARP's) no referido Anexo, aplicáveis na regulamentação nacional;
- Atualização das questões do protocolo AGA (Aerodromes and Ground Aids), utilizado para a padronização da realização de auditorias no âmbito do USOAP da ICAO.

→ **Implementação do programa de sensibilização de informação sobre a utilização de Drones nas zonas aeroportuárias**

Foi produzido e publicado no site e na rede social Facebook da AAC um conteúdo informativo sobre a utilização de Drones nas Zonas de Controlo de Tráfego Aéreo.

→ **Desenvolvimento e implementação do programa de sensibilização sobre problemática de vida animal**

Produção, em parceria com a ONG “Quercus CV”, de um vídeo sobre o fenómeno de bird strike e os perigos da presença de aves perto dos aeroportos. O vídeo foi difundido pela TCV e publicado rede social Facebook da AAC e do Quercus CV.

→ **Atualização da regulamentação e de documentos**

- Elaboração de análises técnicas e produção dos pareceres quanto à interpretação das normas e recomendações, no sentido de elaboração ou revisão e retificação dos CV-CAR's de forma a continuar o processo de regulamentação das SARP's dos Anexos da ICAO, no domínio de Aeródromos, nomeadamente:
 - CV-CAR 14 (revisão) - Construção, Certificação e Operação de Aeródromos;
 - CV-CAR 14.1 - Serviços operacionais de aeródromo;
 - CV-CAR 14.2 - Projeto de aeródromo;
 - CV-CAR 14.3 - Controlo de obstáculos.
- Elaboração e publicação das Diretivas que abrangem diversos aspetos no domínio de Aeródromos, nomeadamente:
 - Diretiva n.º 01/AED/2018 – Diretiva sobre Requisitos de Pessoal de Aeródromo;
 - Diretiva n.º 02/AED/2018 – Diretiva sobre Manual de Operações de Aeródromo;
 - Diretiva n.º 03/AED/2018 – Diretiva sobre Segurança de Obras em Aeródromo;
 - Diretiva n.º 04/AED/2018 – Diretiva sobre Plano de Emergência do Aeródromo;
 - Diretiva n.º 05/AED/2018 – Diretiva sobre Gestão e Segurança da Plataforma;
 - Diretiva n.º 06/AED/2018 – Diretiva sobre Operação de Veículos no Aeródromo;
 - Diretiva n.º 07/AED/2018 – Diretiva avaliação de Atrito da Pista de Aterragem para fins de Manutenção;
 - Diretiva n.º 08/AED/2018 – Diretiva Manutenção do Sistema Aeroportuário;
 - Diretiva n.º 09/AED/2018 – Diretiva sobre Procedimentos para a Inspeção de Fontes Secundárias de Energia e Falhas Elétrica.

- No decorrer do ano 2018, no âmbito da atualização da regulamentação e de documentos, foram elaboradas e publicadas várias circulares cujos temas são procedimentos operacionais, análise de risco, orientações técnicas, entre outros, nomeadamente:
 - Circular Nº 01 - Procedimentos notificação de obras;
 - Circular Nº 02 - Circular sobre certificação de aeródromo;
 - Circular Nº 03 - Princípios de fatores humanos;
 - Circular Nº 04 - Identificação e análise de perigo de vida animal;
 - Circular Nº 06 - Resistência de pavimentos;
 - Circular Nº 07 - Orientação completar projetos aeródromos;
 - Circular Nº 08 – Sistema de Orientação e Controlo da Movimentação na Superfície;
 - CT-42-020 - Procedimento de análise de Servidão;
 - CT-42-021 - Integration of International Aviation Security (AVSEC) Measures.
- Ademais, foi realizada no ano 2018 a atualização e aprovação do Manual de Inspetor de Aeródromos.

→ **Emissão de pareceres sobre Servidão Aeronáutica**

Compete a AAC, no âmbito da Servidão Aeronáutica, com base no ordenamento jurídico aplicável, conceder licenças e emitir pareceres vinculativos, autorizando intervenções e atividades nas diferentes zonas de servidão aeronáutica. No âmbito desta competência, durante o ano 2018 foram analisados os processos e emitidos dezanove (19) pareceres vinculativos sobre Servidão Aeronáutica.

Ainda, a par das principais atividades desenvolvidas, foram promovidas reuniões sob o tema da Problemática da Vida Animal nos Aeroportos, nomeadamente com o Gabinete de Segurança Operacional do Aeroporto da Praia, com vista a requerer a tomada de medidas, no sentido da eliminação de focos de atração de pássaros na zona de servidão do aeroporto da Praia.

Em 2018, no âmbito da colaboração com diversos organismos do Estado, a AAC integrou o Grupo de Trabalho do Ministério da Administração Interna para elaboração da Estratégia Nacional para Redução de Riscos de Desastre.

Sendo o domínio de Aeródromos intensivo em termos de regulamentação, que requer o cumprimento de normas e padrões impostos pelos organismos internacionais, com intuito de fomentar o desempenho técnico da instituição nesta área foram capacitados os Inspetores de Aeródromos através das seguintes formações técnico-operacionais: Safety Management System (IATA), Emergency Planning and Response for Airports and GSPs (IATA), IAS/ ISATS Training (BAGASOO), Safety Assessments at Aerodromes (Airsight).

Estado dos Aeródromos em funcionamento

Em Cabo Verde a gestão aeroportuária é assegurada pela ASA, S.A., responsável pela administração, operação e exploração de sete aeródromos, das quais quatro para operações internacionais e três para operações domésticas, todos abertos ao público.

O quadro a seguir relaciona os principais eventos ocorridos em 2018, no domínio dos aeródromos, em cada um deles.

Tabela 4 – Principais Eventos Ocorridos em 2018 no Domínio dos Aeródromos

Nome do Aeródromo	Código ICAO	Natureza	Atividades que decorreram em 2018
Aeroporto Internacional Amílcar Cabral Sal	GVAC	Internacional Doméstico	Obra de requalificação e expansão do terminal de passageiros concluída Renovação do certificado de aeródromo para um período de 1 ano Elaboração de documentos para responder os protocolos da ICAO Implementação das fases 1 e 2 de implementação do Sistema de Segurança Operacional Implementação do sistema Noise-in no aeroporto
Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela Santiago	GVNP	Internacional Doméstico	Elaboração de documentos para responder os protocolos da ICAO Mudança do Diretor e do Chefe de SOICA do aeroporto Conclusão da obra de requalificação e expansão do terminal de passageiros Avaliação do pedido de aceitação das fases 1 e 2 de implementação do Sistema de Segurança
Aeroporto Internacional Aristides Pereira Boa Vista	GVBA	Internacional Doméstico	Renovação do certificado de aeródromo para um período de 2 anos Elaboração de documentos para responder os protocolos da ICAO Mudança do Diretor do aeroporto Conclusão da obra de requalificação do pavimento da pista do aeroporto
Aeroporto Internacional Cesária Évora S. Vicente	GVSV	Internacional Doméstico	Mudança do diretor do aeroporto Elaboração de documentos para responder os protocolos da ICAO Avaliação do pedido de aceitação das fases 1 e 2 de implementação do Sistema de Segurança
Aeródromo de São Filipe Fogo	GVSF	Doméstico	Mudança do Supervisor do aeródromo
Aeródromo do Maio Maio	GVMA	Doméstico	Mudança do Supervisor do aeródromo
Aeródromo da Preguiça S. Nicolau	GVSN	Doméstico	Sem alterações

Fonte: AAC

2.4. Segurança e Facilitação

A AAC, enquanto Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil, no âmbito da competência em matéria de segurança da aviação civil contra atos de interferência ilícita e da facilitação do transporte aéreo, tem como atribuição a promoção, implementação, desenvolvimento e coordenação das políticas nacionais de facilitação, de segurança da aviação civil e do transporte seguro de mercadorias por via aérea.

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

Em cumprimento das suas atribuições foram realizadas ao longo do ano 2018 várias atividades das quais destacam-se as seguintes:

▪ **Aprovação e implementação de um sistema efetivo de supervisão em matéria do transporte seguro de mercadorias perigosas pela via aérea**

O sistema de supervisão em matéria de transporte de mercadorias perigosas passa pela regulamentação, definição de responsabilidades, elaboração de procedimentos e orientações (internas e externas), formação, aprovação e certificação, assim como pelo controlo de qualidade e resolução de deficiências.

Tendo em conta que a legislação primária e os regulamentos estão em conformidade com as normas e práticas recomendadas no Anexo 18 “Transporte de Mercadorias Perigosas” da ICAO que estabelecem os requisitos, as responsabilidades e as orientações técnicas em matéria do transporte seguro de mercadorias perigosas, no sentido de implementação de um sistema efetivo de supervisão em matéria do transporte seguro de mercadorias perigosas via aérea foram priorizados para o ano 2018:

- Definição de procedimentos internos relacionados com mercadorias perigosas no Manual de Inspetor;
- Definição e implementação do plano de supervisão de mercadorias perigosas;
- Capacitação do pessoal em matéria de transporte seguro de mercadorias perigosas.

Importa ainda realçar que um dos desafios para o ano 2018 consistia na certificação da Cabo Verde Airlines para transporte das mercadorias perigosas a bordo das suas aeronaves. No entanto, com o aproximar da auditoria da USAP-CMA, os esforços foram canalizados para a preparação da referida auditoria, tendo o processo de certificação sido reprogramado para 2019.

▪ **Implementação de 100% das ações corretivas e elevado desempenho no ICVM de 2018**

Aquando da auditoria *Safety* (USOAP), realizada pela ICAO em 2009, foram apontadas três (3) não conformidades relacionadas com o transporte seguro de mercadorias perigosas e cujas ações corretivas foram atribuídas à Área de Segurança e Facilitação.

As medidas corretivas foram implementadas a 100%, porém, o âmbito da ICVM realizada em 2018 não incluiu a verificação/confirmação do *item* “Mercadorias Perigosas”.

Para concorrer para elevado desempenho no ICVM de 2018 foram estabelecidas e cumpridas integralmente as atividades abaixo descritas:

- Elaboração, em concertação com o RH, de "job description" sobre mercadorias perigosas para os inspetores e coordenador da área AVSEC;
- Levantamento de necessidades de formação, elaboração de um programa de formação seguido de aprovação de um plano anual de formação relativamente a mercadorias perigosas para os inspetores AVSEC;
- Tipificação das infrações relacionadas com toda a cadeia de transporte seguro de mercadorias perigosas pela via aérea.

▪ **Adequação dos programas nacionais AVSEC e dos regulamentos que deles decorrem, as emendas do Anexo 17**

A revisão dos programas nacionais AVSEC e dos regulamentos é efetuada com base na dinâmica das operações, no resultado das ações de supervisão, mas sobretudo na evolução das normas internacionais da ICAO e das outras entidades ligadas à aviação civil.

O Anexo 17 "Segurança e Proteção da Aviação Civil Contra Atos de Interferência Ilícita" foi alvo de duas emendas (emenda 15 e 16), obrigando Cabo Verde, enquanto Estado Contratante da ICAO a adequar à regulamentação AVSEC aos novos requisitos internacionais.

O principal documento de referência para os Estados se prepararem para a auditoria da ICAO (USAP-CMA), que passa em larga medida pelos regulamentos AVSEC, é o documento designado "Protocolo de Auditoria", publicado no final do mês de novembro de 2018.

Consequentemente, o processo de revisão da regulamentação AVSEC iniciou-se em dezembro e foi concluído no início de 2019 com a publicação no Boletim Oficial dos seguintes documentos:

- Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil (PNSAC);
- Programa Nacional de Controlo de Segurança da Aviação Civil (PNCQSAC);
- Programa Nacional de Formação Treino e Certificação em Segurança da Aviação Civil (PNFTCSAC);
- CV-CAR 12 - Segurança da Aviação Civil;
- Instruções de Segurança (IS);
- Guidelines AVSEC.

▪ **Implementação de um sistema de supervisão com base na avaliação do risco**

Os regulamentos e manuais de referência estabelecem que as ações de controlo de qualidade (supervisão) AVSEC, nomeadamente a periodicidade e a frequência, devem resultar da avaliação dos riscos.

Se por um lado, uma efetiva avaliação dos riscos indica os aspetos de segurança que carecem de maior atenção da AAC enquanto reguladora, por outro, e numa perspetiva de gestão, permite a racionalização dos recursos públicos disponibilizados, sem, contudo, relegar para um segundo plano as preocupações em matéria de segurança.

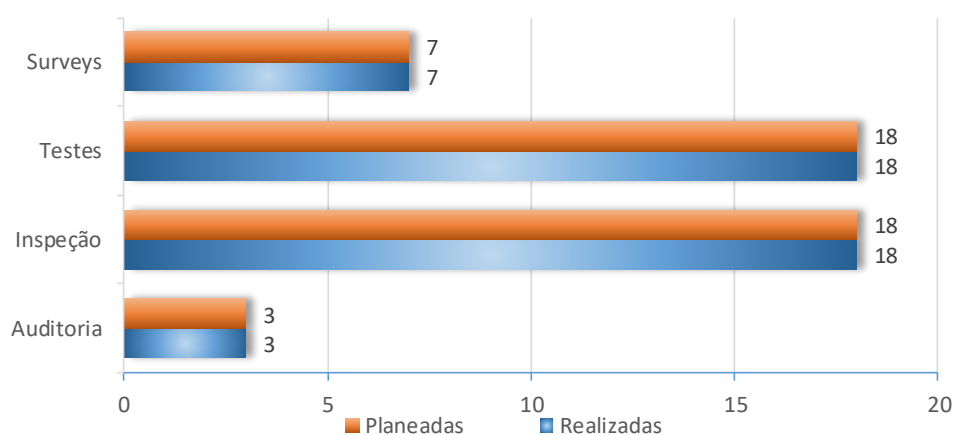
A AAC, ciente da necessidade de o sistema de supervisão AVSEC estar assente na avaliação dos riscos, desenvolveu durante o ano 2018 as seguintes atividades:

- Definição dos critérios para a avaliação dos riscos;
- Elaboração da metodologia para definição de prioridades de controlo com base na avaliação dos riscos;
- Estabelecimento da metodologia para definição de prioridades de controlo com base na avaliação dos riscos;
- Implementação do plano de supervisão;
- Avaliação do plano de supervisão.

Quanto a supervisão do sector, para o ano 2018 foi desenvolvido e implementado o Plano de Supervisão assim como acompanhamento da implementação das correspondentes ações corretivas.

O Plano de Supervisão para o ano 2018 previa a realização de 46 ações de supervisão, sendo 18 de Inspeção e de Testes, cada, sete (7) de Surveys e três (3) de Auditorias e foi cumprido na íntegra, tendo a AAC realizado 46 ações de controlo de qualidade em todos os aeroportos internacionais e em dois aeródromos e dos restantes operadores, e atingindo a taxa de realização de 100%.

Figura 11 – Número de Inspeções AVSEC Planeadas e Realizadas



Fonte: AAC

▪ Desenvolvimento dos regulamentos da Facilitação (FAL)

No âmbito da Facilitação foi revisto o Programa Nacional de Facilitação do Transporte Aéreo (PNFTA), que foi publicado no início do ano 2019.

Encontrava-se previsto ainda para o ano 2018 a elaboração do CV-CAR de Facilitação assim como do Programa de Emergência Sanitária. Entretanto, após o anúncio da USAP-CMA tornou-se necessário a redefinição do plano de atividades e das prioridades, de modo a concentrar o esforço e os meios disponíveis na preparação para a USAP-CMA. Deste modo a elaboração do Programa de Emergência Sanitária e do CV-CAR “Facilitação” foram reagendadas para o ano subsequente.

▪ Supervisão dos exercícios de emergência

Em 2018, no âmbito da facilitação, a AAC participou, na qualidade de supervisor, no Exercício de Emergência realizado no Aeroporto Internacional Nelson Mandela (AIDP-NM), com vista a avaliar a eficiência do aeroporto em lidar com eventuais situações de emergência e o nível de preparação das diferentes instituições envolvidas na resposta numa situação de crise.

A supervisão dos exercícios de emergência sanitária, embora planeada, não chegou a ser efetivada em 2018 por não realização dos mesmos.

▪ **Melhoria dos procedimentos internos da Área de Segurança e Facilitação**

No ano 2018, por forma a consolidar os procedimentos internos da Área de Segurança e Facilitação, nomeadamente aprimorar os procedimentos internos, sobretudo a nível da elaboração de relatórios (de forma expedita), a produção de dados estatísticos, a certificação do pessoal AVSEC e da aprovação de programas de segurança, foram revistos os instrumentos internos que contribuem para a clarificação e simplificação dos procedimentos, assim como para maior celeridade na resposta à demanda de trabalhos libertando os inspetores para outras atividades de controlo de qualidade da segurança e outros necessários à promoção da segurança e facilitação.

Elencamos os instrumentos que foram revistos no decorrer do ano 2018:

- Manual de Inspetor AVSEC;
- Procedimentos de certificação do pessoal AVSEC;
- Procedimentos de aprovação dos Programas de Segurança (PS).

▪ **Certificação do pessoal AVSEC**

No âmbito das suas atribuições em matéria de certificação de técnicos da indústria no âmbito da segurança de aviação civil, a AAC certificou em 2018 as seguintes categorias de pessoal AVSEC:

- 115 screeners e recertificação de 18 screeners de segurança privada (Controlo de Acesso e Rastreo de passageiros e bagagens);
- 2 (dois) Inspetores AVSEC;
- 1 (um) Coordenador de Segurança.

→ **Acompanhamento das auditorias/inspeções de organizações internacionais**

No decorrer do ano 2018 a AAC, enquanto autoridade aeronáutica, acompanhou a inspeção e auditoria realizada pela Transportation Security Administration (TSA) dos Estados Unidos aos Aeroporto Internacional da Praia Nelson Mandela (AIDP-NM) e Aeroporto Internacional Amílcar Cabral (AIAC) para validação dos aeroportos enquanto Last Point of Departure para os Estados Unidos.

Em 2018 o Coordenador da ACSF integrou, na qualidade do auditor, a equipa de auditoria USAP-CMA da ICAO, para realização da auditoria em Guiné-Bissau e ainda integrou a equipa de trabalho da CAFAC que prestou assistência técnica no âmbito AVSEC ao Estado de Guiné-Bissau.

Com o intuito de melhorar as valências técnicas da instituição no domínio de Segurança e Facilitação, foram capacitados os inspetores da AAC através de formações nas seguintes áreas:

- Dangerous Goods Regulations (DGR) Initial Category 6 (Binter CV);
- IAS/ISATS Training and Implementation (BAGASOO);
- Regional USAP-CMA Seminar (ICAO);
- Senior and Middle Managers training Course: Managing Compliance with ICAO SARP's (ICAO);
- Best Practices for National Auditors – Level 01(ECAC).

Ainda, no período de 6 a 8 de novembro de 2018, o Estado de Cabo Verde, que preside o Grupo Regional de Segurança e Facilitação do Transporte Aéreo (RASFALG) desde 2014, por intermédio do Presidente do Conselho de Administração da AAC, acolheu a realização da 6ª Reunião do RASFALG-AFI/6, como objetivos analisar, discutir e formular soluções para questões regionais de segurança e facilitação. Participaram em reunião mais que meia centena de experts da área de segurança e facilitação e demais representantes das entidades nacionais, regionais e internacionais ligadas ao setor de aviação civil.

Ainda, em 2018, no âmbito da colaboração com diversos organismos do Estado, a AAC integrou o Grupo de Trabalho do sobre a validação externa das Qualificações Profissionais, no Conselho Setorial da Família Profissional de Meio Ambiente e Segurança, promovido pela Unidade de Coordenação do Sistema Nacional de Qualificações. Este Grupo de Trabalho teve como objetivo a validação das Qualificações Profissionais elaboradas, nomeadamente Assistente de Portos e Aeroportos (A) - Screeners para Controlo de Acesso e Screeners para rastreio de passageiros e bagagens.

2.5. Segurança Operacional

No domínio da Segurança Operacional, a AAC tem como missão a fiscalização das atividades relacionadas com as operações, a manutenção, a capacitação e habilitação do pessoal aeronáutico, mediante a planificação integral da supervisão dos operadores aéreos para aumentar os níveis de segurança operacional, cumprindo as normas técnico-operacionais, nacionais e internacionais.

A nível da Segurança Operacional, a AAC atua em quatro vertentes: Operações de Voo, Aeronavegabilidade, Licenciamento de pessoal e Medicina Aeronáutica.

OPERAÇÕES DE VOO

A AAC, no domínio de Operações de Voo, tem atribuições em desenvolver de forma eficiente e adequada, os processos de certificação e supervisão das operadoras aéreas incluindo supervisão dos detentores de licenças e certificados emitidos pela AAC, de acordo com os regulamentos nacionais e o Manual de Inspetor de Operações.

Entre outras atribuições, compete à AAC, no domínio de Operações de Voo, processar os pedidos de emissão e renovação de Certificados de Operador Aéreo (AOC⁷), analisar e determinar o cumprimento dos critérios para emissão do AOC e especificações associadas, processar aprovações de simuladores e outros dispositivos de treino, emitir e rever as aprovações aos programas de treino dos membros de tripulação e pessoal de operações, emitir e rever as aprovações de verificadores e instrutores, efetuar a supervisão regular das instalações de operações de voo, assim como dos procedimentos e das atividades de titulares de AOC, emitir as instruções e recomendações apropriadas e aprovar as emendas aos manuais e procedimentos do titular do AOC, investigar infrações às leis e regulamentos nacionais em material de operações e dar início aos processos de contraordenação ou outras ações corretivas conforme necessário, entre outros.

Para além das atividades correntes de Certificação das operadoras aéreas, das atividades levadas a cabo pela Autoridade em 2018 no domínio de Operações de Voo, destacam-se como mais relevantes as seguintes:

→ Implementação do Plano de Supervisão

Encontra-se implementando no domínio de Operações de Voo o sistema de supervisão regular das instalações de operações de voo e procedimentos e atividades de titulares de AOC. No âmbito do sistema de supervisão é desenvolvido anualmente o Plano de Supervisão de Operações de Voo.

Em 2018 encontrava-se prevista no Plano referido a realização de 106 inspeções periódicas. Contudo, considerando que a Aeronave B757-200 matrícula D4-CBP da TACV esteve em AOG⁸ desde o início do ano e a TACV apenas começou operar em junho de 2018 (em vez de fevereiro, conforme o previsto), não se revelou possível a execução de 23 das inspeções planeadas.

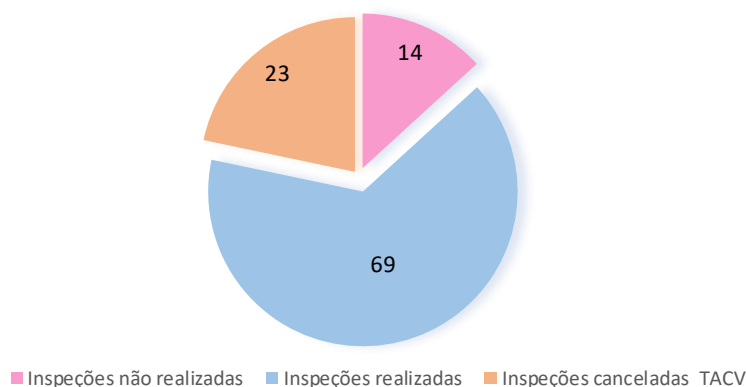
Assim, das 83 inspeções previstas e exequíveis foram realizadas 69, atingindo a AAC a taxa de execução do Plano de Supervisão de Operações de voo de 83%.

⁷ Air Operator's Certificate

⁸ Aircraft On Ground (aeronave indisponível para o voo por problemas técnicos)

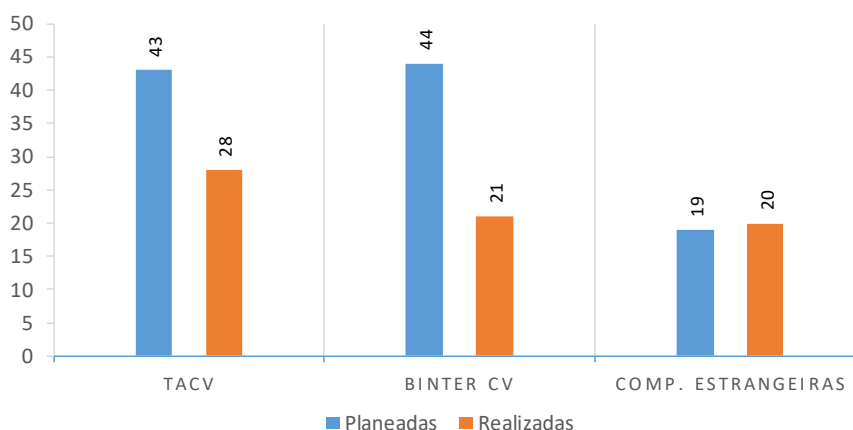
Por motivos de racionalização dos meios humanos em função das matérias mais urgentes, ficaram por executar 15 inspeções planeadas à Binter CV, cuja realização foi transferida para o ano 2019. Por outro lado, foram realizadas 20 inspeções às companhias estrangeiras, enquanto o número previsto era 19.

Figura 8 – Execução do Plano de Supervisão de Operações de Voo



Fonte: AAC

Figura 9 – Execução do Plano de Supervisão de Operações de Voo, por operador



Fonte: AAC

Durante as ações de supervisão realizadas no decorrer do ano 2018 foram identificadas 176 não conformidades. Para assegurar a efetiva implementação de ações corretivas às não conformidades identificadas pela AAC na sequência das inspeções, foi realizado pela AAC o seguimento de implementação do planos de ações corretivas (CAP) através da análise das evidências apresentadas e através das inspeções de seguimento (follow up) às entidades supervisionadas.

Em 31 de dezembro de 2018 das 176 não conformidades identificadas encontravam-se fechadas 90% (158 não conformidades), tendo transitado para o ano seguinte 17 não conformidades.

➔ Atualização da regulamentação e de documentos

- Monitorização do Anexo 6 - Operação de Aeronaves (da ICAO), no sentido do seguimento de propostas de emendas ao mesmo com o intuito de identificação da necessidade de revisão e/ou retificação do CV-CAR 8 – Operações.

Na sequência da adoção da emenda ao Anexo 6 - Operação de Aeronaves, foi finalizado em 2018 o processo de revisão e atualização do CV-CAR 8 – Operações.

- Elaboração da Diretiva Nº 001/OPS/2018 - Diretiva sobre Requisitos de Pessoal Responsável pelo Operador Aéreo.

→ **Contribuição para a Gestão do Programa USOAP/CMA**

Com o objetivo de contribuir para a Gestão do Programa USOAP/CMA, foram realizadas em 2018 na área de Operações de Voo as seguintes atividades:

- Revisão e atualização dos seis (6) Questionários das Atividades Aeronáuticas do Estado (SAAQ⁹);
- Preenchimento do CC/EFOD (Compliance Checklist/Electronic Filing of Differences) do Anexo 6 da ICAO, indicando o nível de adesão dos normativos nacionais e o nível de implementação dos procedimentos definidos no referido Anexo. Participação no processo de elaboração do CV-CAR 8 para a implementação das normas e práticas recomendadas (SARP's) no referido Anexo, aplicáveis na regulamentação nacional.

→ **Melhoria das ferramentas de trabalho**

Em 2018, na tentativa de melhorar as ferramentas de trabalho na área de operações de voo foram introduzidas as seguintes ferramentas:

- SRS - surveillance reporting system - foi feito upgrade do sistema a nível regional, mas não foi possível operacionaliza-lo e por isso, o mesmo não chegou a ser utilizado;
- ISATS - ferramenta chegou a ser instalada, mas o uso da mesma foi descontinuado por defeitos.

Ainda, com intuito de fomentar o desempenho técnico da instituição no domínio de Operações de Voo, foram realizadas em 2018 as seguintes ações de capacitação:

- AAC Indoctrination course (ação de formação realizada a nível interno);
- General auditing procedures/Auditing techniques;
- ITS/ITRAQS;
- Surveillance or SAA Safety Oversight flight operations inspector;
- ICAO GSI Air Cargo;
- Aviation Training Organizations – Operations;
- USOAP-CMA (e-learning).

⁹ State Aviation Activity Questionnaire

AERONAVEGABILIDADE

A AAC, no âmbito da competência em matéria de Aeronavegabilidade, tem, entre outras, a atribuição de desenvolver de modo eficiente e adequado os processos de certificação e supervisão dos operadores aéreos e das organizações de manutenção nacionais e estrangeiras, assim como todas as aeronaves registadas no País, e supervisão das aeronaves que operam de e para os aeroportos nacionais, por forma a garantir que cumprem com os standards mínimos exigidos pelos SARP's da ICAO e pelos regulamentos nacionais, CV-CAR.

Entre outras atribuições, compete a AAC, no domínio de Aeronavegabilidade, processar os pedidos de emissão, renovação e validação de Certificados de Navegabilidade, inspecionar aeronaves, analisar a documentação técnica emitida pelas autoridades estrangeiras e pelos fabricantes para determinar as ações de manutenção, inspeção e reparação requeridas e supervisionar as instalações, as condições de formação, a organização, o pessoal, os recursos, a documentação e os procedimentos dos requerentes para a emissão/renovação de certificados de operador aéreo, organizações de manutenção aprovada, centros de formação e recomendar as ações pertinentes.

Das atividades levadas a cabo pela Autoridade em 2018 no domínio de Aeronavegabilidade, destacam-se como mais relevantes as seguintes:

→ **Atividade de Certificação e Supervisão**

Compete a AAC, no domínio da Aeronavegabilidade, com base no ordenamento jurídico aplicável, processar os pedidos de emissão, renovação e validação de Certificados de Navegabilidade assim como certificar os operadores aéreos e as organizações de manutenção nacionais e estrangeiras.

No âmbito da competência de Certificação, durante o ano 2018 foram realizadas no domínio da Aeronavegabilidade as seguintes atividades:

- Renovação do Certificado de Operador Aéreo (AOC¹⁰) da TACV;
- Renovação do Certificado de Operador Aéreo (AOC) da Binter CV;
- Renovação do Certificado de OMA da TACV (duas);
- Renovação do Certificado de OMA da Binter CV.
- Renovação do Certificado de Navegabilidade (CN) das aeronaves:
 - D4-CCD, ATR72-212A, MSN 713, da BINTER CV;
 - D4-CCA, ATR72-212A, MSN 709, da BINTER CV;
 - D4-CCB, ATR72-212A, MSN 716, da BINTER CV.
- Renovação da Licença de Estação de Rádio (LER) da aeronave:
 - D4-CCA, ATR72-212A, MSN 709, da BINTER CV;
- Emissão do Certificado de Navegabilidade (CN) da aeronave D4-CCF, B757-200, MSN 25808, da TACV;
- Emissão da Licença de Estação de Rádio (LER) da aeronave D4-CCF, B757-200, MSN 25808, da TACV;
- Emissão do Certificado de Ruído (CR) da aeronave D4-CCF, B757-200, MSN 25808, da TACV;
- Certificação de Operações Especiais da TACV da aeronave B757-200, D4-CCF (RVSM, MNPS, PBN e ETOPS);

¹⁰ Air Operator's Certificate

- Processos de aceitação das Organizações de Manutenção Estrangeiras (OMAE):
 - AerSale, Inc., certificado nº CV-06/OMAE (EUA);
 - 2Excel Engineering, certificado nº CV-07/OMAE (Inglaterra);
 - GAMECO, certificado nº CV-08/OMAE (China);
 - Xtreme Aviation LLC., certificado nº CV-09/OMAE (EUA);
 - NAYAK Aircraft Services Italy S.r.l, certificado nº CV-10/OMAE (França);
 - PEMCO World Air Srvices, certificado nº CV-11/OMAE (EUA).
 - Observa-se que foram iniciados em 2018 os processos de certificação de mais duas OMAE (Iceland Technical Services da Islândia e IAC Inc dos USA), sendo que já se encontra realizada avaliação dos manuais e as auditorias de aceitação, devendo o processo de certificação estar concluído em 2019.
- Processos de renovação dos Certificados de Organizações de Manutenção Estrangeiras (OMAE):
 - NEW EAS, França (B757-200, TACV);
 - LAS, Portugal (B757-200, TACV).

Durante o ano 2018 foi iniciado o processo de certificação da aeronave a ser operada pela TACV, B757-200, com a matrícula reservada D4-CCG, MSN 24760. Aguarda-se a conclusão do processo até ao mês de fevereiro de 2019.

Ainda durante o ano 2018 foram realizadas no âmbito da atividade de Certificação:

- Emissão de Certificados de Aeronavegabilidade para exportação para a aeronave B757-200, D4-CBP da TACV;
- Avaliação e aprovação de quatro processos de contrato de *wet leasing* da TACV;
- Avaliação e aprovação do processo de *wet leasing* entre a Guarda Costeira e Sevenair da aeronave matrícula CS-DVQ;
- Avaliação e aprovação de pessoal de gestão da TACV (Accountable Manager, Responsável de Manutenção, Responsável de Qualidade e Segurança Operacional);
- Avaliação e aprovação de pessoal de gestão da Binter CV (Accountable Manager, Responsável de Qualidade e Segurança Operacional).

Por forma a garantir que os operadores aéreos e as organizações de manutenção continuem a ostentar as condições originais que levaram à atribuição do respetivo certificado e com intuito de garantir que as condições de aeronavegabilidade das aeronaves de matrícula cabo-verdiana que operam tanto em Cabo Verde como em rotas internacionais e as aeronaves estrangeiras que operam no território nacional, cumpram a regulamentação vigente relativa à matéria, encontra-se implementando o sistema de supervisão. No âmbito do sistema de supervisão é desenvolvido anualmente o Plano Anual de Supervisão de Aeronavegabilidade.

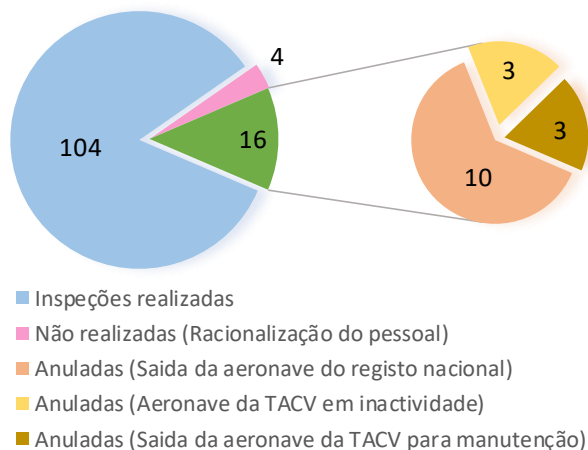
No Plano Anual de Supervisão de Aeronavegabilidade para o ano 2018 encontrava-se prevista a realização de 123 atividades inspetivas. Contudo, não se revelou necessária a execução de 16 inspeções inicialmente planeadas, na sequência de seguintes acontecimentos:

- Abate do Registo Aeronáutico Nacional da aeronave de matrícula D4-CBP, na sequência da saída da mesma da frota da TACV - 10 inspeções;
- Inspeção sobre os relatórios de fiabilidade da TACV, devido a um período de inatividade com aeronaves próprias (janeiro – julho de 2018) – 3 inspeções;
- Suspensão das operações, para manutenção, da aeronave D4-CCF da TACV – 3 inspeções.

Assim, das 107 inspeções previstas e exequíveis foram realizadas 103, atingindo a AAC a taxa de execução do Plano Anual de Supervisão de Aeronavegabilidade de 96%.

Ficaram por realizar 4 atividades inspetivas planeadas por motivos de racionalização dos meios humanos em função das matérias mais urgentes.

Figura 10 – Execução do Plano de Supervisão de Aeronavegabilidade



Fonte: AAC

Para assegurar a efetiva implementação de ações corretivas às não conformidades identificadas na sequência das inspeções, foi realizado pela AAC o seguimento de implementação do planos de ações corretivas (CAP) através da análise das evidências apresentadas e através das inspeções de seguimento (follow up) às entidades supervisionadas.

Ainda, no âmbito da atividade de supervisão foram realizadas em 2018 a revisão e aprovação dos manuais dos operadores, nomeadamente:

- MCM da TACV;
- MPM da TACV;
- QM da TACV;
- Manual ETOPS da TACV;
- Manual de Manutenção (CAMP) B757-200 da TACV;
- Weight &Balance Manual da TACV (B757-200, D4-CCF);
- MCM da Binter CV;
- MPM da Binter CV (duas revisões);
- Manual de Manutenção (AMP) ATR 72-212A da Binter CV;
- Weight &Balance Manual da Binter CV (ATR 72-212, duas revisões, anexos referentes às aeronaves D4-CCB e D4-CCD);
- Manual de Qualidade da Binter CV (em curso);
- Manual de Safety da Binter CV (em curso).

→ Atualização da regulamentação e de documentos

- Monitorização dos Anexos Técnicos da ICAO, essencialmente do Anexo 6 - Operação de Aeronaves, Anexo 7 - Marcas de Nacionalidade e de Matrícula de Aeronaves, Anexo 8 - Aeronavegabilidade e Anexo 16 - Proteção ao Meio Ambiente, no sentido de seguimento de propostas das emendas aos mesmos com intuito de identificação da necessidade de revisão e/ou retificação dos correspondentes CV-CAR's.

Na sequência da adoção das emendas ao Anexo 8 (emenda 105 A) e Anexo 6 (emendas 39, 40, 41 e 42), foram elaboradas as emendas aos CV-CAR 5 - Aeronavegabilidade e CV-CAR 7 - Instrumentos e Equipamentos.

- Elaboração e publicação das Diretivas que abrangem diversos aspetos no domínio de Aeronavegabilidade, nomeadamente:
 - Diretiva n.º 01/AER/2018 – Diretiva sobre requisitos de pessoal responsável da Organização de Manutenção Aprovada;
 - Diretiva n.º 01/OPS/2018 – Diretiva sobre requisitos de pessoal responsável pelo Operador Aéreo.
- Elaboração de circulares:
 - Circular n.º 01/AER/2018 – Circular sobre a análise da causa-raiz e o plano de ação corretiva com a finalidade de resolver as não-conformidades;
 - Circular n.º 02/ERA/2018 – Circular sobre a atualização da remissão efetuada na nota 2 do CV-CAR 6: 6.B.115(D), para o Documento 9642 da ICAO.
- Duas revisões do Manual de Inspetor de Aeronavegabilidade, Edição 2 (fevereiro e junho de 2018).

→ **Preparação da Missão de Validação da USOAP/CMA**

No âmbito da preparação da Missão da Validação da ICAO (ICVM), realizada em junho de 2018, com objetivo de verificar a implementação das ações corretivas em resposta às não conformidades apontadas na auditoria do USOAP da ICAO de 2009, foram realizadas em 2018 na área de Aeronavegabilidade as seguintes atividades:

- Revisão do State Aviation Activity Questionnaire (SAAQ);
- Revisão e atualização do Corrective Action Plan (CAP), proposto em resposta às não conformidades (20 PQ) apontadas na auditoria do USOAP da ICAO, realizada em 2009, no módulo CAP no USOAP/CMA Online Framework (OLF).
- Revisão do Manual de Inspetor de Aeronavegabilidade;
- Elaboração das Emendas aos CV-CAR 5 - Aeronavegabilidade e CV-CAR 7 - Instrumentos e Equipamentos.

Em resultado da ICVM foram fechadas na área de Aeronavegabilidade 17 não conformidades, permanecendo apenas três em aberto.

Ainda, com intuito de fomentar o desempenho técnico da instituição no domínio de Aeronavegabilidade, foram realizadas em 2018 as seguintes ações de capacitação dos técnicos:

- Inspector Activity System (IAS) and Inspector Activity Tracking System (ISATS);
- SMS for Civil Aviation.

LICENCIAMENTO DE PESSOAL

A AAC, no âmbito da competência em matéria de Licenciamento de Pessoal, tem, entre outras, a atribuição de verificação dos aspetos administrativos que conduzam a concessão de licenças, certificados,

qualificações, validações ou de qualquer outra autorização ao pessoal aeronáutico assim como a organizações de Formação de acordo com as normas nacionais e internacionais.

Ainda compete à AAC, no domínio de Licenciamento de Pessoal analisar e processar os pedidos de emissão e renovação de licenças e certificados em conformidade com os regulamentos e procedimentos aplicáveis, manter o sistema de registos, preparar material informativo e de orientação à indústria de aviação com relação a práticas e procedimentos de licenciamento de pessoal e organizações de Formação, preparar e recomendar emendas à legislação nacional com relação a todos os assuntos de licenciamento de pessoal, entre outros.

Para além das atividades correntes entre as atividades levadas a cabo pela Autoridade em 2018 no domínio de Licenciamento de Pessoal, destacam-se como mais relevantes as seguintes:

→ **Melhoria dos resultados da ultima auditoria ICAO-USOAP**

Com o objetivo de preparação para a missão de validação por parte da Organização de Aviação Civil Internacional (ICAO Coordinated Validation Mission - ICVM), que teve lugar entre os dias 5 e 12 de junho, foram realizadas em 2018 as seguintes atividades:

- Atualização do Questionário das Atividades Aeronáuticas do Estado (SAAQ);
- Revisão e atualização do plano de ação corretiva (CAP¹¹) proposto em resposta às 12 (doze) não conformidades apontadas na auditoria do USOAP da ICAO, realizada em 2009, no módulo CAP do USOAP/CMA Online Framework (OLF), introdução de todas as respostas e evidências, assim como organização dos arquivos físicos e digitais para o efeito.
- Preenchimento do CC/EFOD (Compliance Checklist/Electronic Filing of Differences) do Anexo 1 da ICAO, indicando o nível de adesão aos normativos nacionais e o nível de implementação dos procedimentos definidos no referido Anexo.

Por motivo de cancelamento pela missão da ICAO da avaliação à área de Licenciamento do Pessoal, não foi possível demonstrar o progresso realizado na resolução das não conformidade identificadas. Entretanto, encontra-se planeada para ser realizada em novembro de 2019 uma avaliação externa (off-site validation) pela ICAO em alguns protocolos (Protocols Questions).

→ **Implementação do Plano de Supervisão**

Encontra-se implementando no domínio de Licenciamento de Pessoal o sistema de supervisão regular do pessoal aeronáutico e das organizações de formação aprovadas (ATO¹²) por forma a verificar o cumprimento de todos os requisitos de licenciamento. No âmbito do sistema de supervisão é desenvolvido anualmente o Plano de Supervisão de Licenciamento de Pessoal.

Das 7 inspeções previstas no Plano de Supervisão de Licenciamento de Pessoal para o ano 2018, todas foram realizadas integralmente e satisfatoriamente, atingindo a taxa de execução do Plano de 100%. De apontar que foi realizada a inspeção dos cinco examinadores de proficiência linguística, assim como das duas organizações de formação aprovadas (ATO): a Global Training Aviation (GTA), Espanha e a ATR Training Center (ATC), França.

¹¹ Corrective Action Plan

¹² Approved Training Organisations

Além de execução do Plano de Supervisão específico de Licenciamento de Pessoal, foi feita a coordenação com as áreas de Operações de Voo, Aeronavegabilidade e Navegação Aérea na execução das ações programadas nos Planos de Supervisão destas áreas, no que toca a supervisão do pessoal aeronáutico.

→ **Consolidação do sistema de certificação de Organizações de Formação**

No ano 2018, por forma a satisfazer a crescente necessidade de formação do pessoal aeronáutico, principalmente de pilotos, em cursos de qualificação de aeronave tipo, cumprindo integralmente os requisitos de licenciamento do pessoal aeronáutico de acordo com a regulamentação nacional e em conformidade com o Anexo 1 da ICAO, foram realizadas as seguintes ações:

- Revisão e atualização do regulamento aeronáutico nacional CV-CAR 3 – Organização de Formação Aprovada (ATO);
- Produção da Circular nº 01/PEL/2018 sobre as Orientações Técnicas para indústria e os procedimentos internos para os inspetores sobre a certificação/aceitação de organizações de formação.

Com base no atual CV-CAR 3 e na Circular nº 01/PEL/2018, foi realizada em 2018 a certificação de três ATO estrangeiras: a Global Training Aviation (GTA) em Espanha, a ATR Training Center (ATC) em França, o Instituto de Formação Aeronáutica (IFA) em Portugal.

→ **Atualização da regulamentação e de documentos**

- Revisão e atualização dos seguintes CV-CAR com base nas emendas 173 e 174 do Anexo 1 da ICAO e contributos internos e externos:
 - CV-CAR 2.1 - Licenciamento de tripulação de voo, de tripulação de cabina e do oficial de operações de voo;
 - CV-CAR 2.2 - Licenciamento de técnicos de manutenção de aeronaves;
 - CV-CAR 2.3 - Licenciamento de controladores de tráfego aéreo e operadores de estação aeronáutica
 - CV-CAR 2.4 – Disposições médicas para licenciamento do pessoal aeronáutico
 - CV-CAR 3 - Organização de Formação Aprovada
- Desenvolvimento da Instrução 01/PEL/2018 sobre programa de exames para examinador de proficiência linguística, por forma a facilitar a reestruturação do sistema de avaliação proficiência linguística;
- Desenvolvimento da Circular 01/PEL/2018 para orientar o processo de certificação de Organização de Formação Aprovada (ATO);
- Revisão do Manual de Inspetor de Licenciamento com base na regulamentação atualizada, incluindo revisão dos formulários e listas de verificação.

→ **Reestruturação do sistema de proficiência linguística**

No ano 2018, por forma a dar continuidade a reestruturação do sistema de proficiência linguística foram realizadas as seguintes ações:

- Atualização da base de exames atuais com o desenvolvimento de 4 (quatro) novos exames de proficiência em língua inglesa;

- Realização da Formação para examinadores de proficiência linguística, durante a qual foram formados nove candidatos a examinador. Na sequência da referida formação foram designados em 2018 dois examinadores de proficiência linguística. A designação de mais examinadores irá ser realizada gradualmente nos próximos anos, mediante a necessidade justificada pela evolução de pedidos de exames de proficiência em língua inglesa.
- Atualização e alteração da instrução 21/DSV/15 para instrução 01/PEL/2018, que contém orientações sobre o programa de exame de proficiência linguística, incluindo instruções e procedimentos para a designação de examinador de proficiência linguística.

→ **Análises técnicas e produção de pareceres**

Durante o ano 2018 foram analisados os processos e produzidos os pareceres referentes a 264 pedidos associados à emissão, validação, conversão, revalidação e renovação de licenças de pilotos, tripulantes de cabina, oficiais de operações de voo, técnicos de manutenção de aeronaves e controladores de tráfego aéreo, incluindo instrutores, verificadores, examinadores, sem contar com avaliação das duas organizações de formação aprovada (ATO).

Ainda, com intuito de fomentar o desempenho técnico da instituição no domínio de Licenciamento de Pessoal, foram realizadas em 2018 as seguintes ações de capacitação dos técnicos:

- Safety Management Systems (SMS);
- State Safety Program (SSP);
- Gestão de Fluxos de Trabalho (GFT);
- Inspector Activity Tracking System (ISATS).

MEDICINA AERONÁUTICA

A AAC, enquanto Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil, no âmbito da competência em matéria de segurança operacional tem, entre outras, a atribuição de definir e implementar um sistema eficiente e eficaz de Medicina Aeronáutica.

Entre outras atribuições, compete a AAC, no domínio de Medicina Aeronáutica, designar examinadores médicos aeronáuticos para a execução de inspeções médicas visando a emissão e revalidação de certificados do pessoal aeronáutico, assim como certificar as entidades especializadas em medicina aeronáutica que emitem certificados médicos de aptidão de pessoal aeronáutico.

Das atividades levadas a cabo pela Autoridade em 2018 no domínio de Medicina Aeronáutica, destacam-se como mais relevantes as seguintes:

→ **Reforço do Plano de Supervisão dos AME e do pessoal sujeito a certificação médica**

Neste âmbito foram realizadas as seguintes atividades:

- Realização das Auditorias aos Examinadores Médicos Aeronáuticos (AME) para verificação de conformidade com os requisitos legalmente definidos para médicos examinadores de aviação, bem como dos equipamentos de apoio ao processo de Inspeção médica e respeito pela confidencialidade médicas. No decorrer do ano 2018 foram realizadas quatro auditorias aos AME, sendo duas iniciais e duas de reavaliação da implementação das sugestões.
- Para a promoção da divulgação, formação e utilização dos instrumentos legislativos e administrativos que orientam a área de Medicina Aeronáutica, foram facultados e divulgados entre a comunidade médica aeronáutica cabo-verdiana e aos detentores de certificado médico os seguintes documentos orientadores, entre outros:
 - CV-CAR 2.4 – Disposições médicas para licenciamento do pessoal, incluindo as alterações;
 - Novos Formulários Médicos Aeronáuticos;
 - Manual de Procedimentos de Medicina Aeronáutica.

Ainda, no sentido de promoção dos instrumentos legislativos e administrativos que orientam a área de Medicina Aeronáutica, foram realizadas:

- Uma reunião com os Examinadores Médicos Aeronáuticos (AME) e Médicos intervenientes no processo de certificação médica;
 - 14 sessões formativas para o pessoal aeronáutico detentor de certificado médico, nas ilhas Santiago (Praia) e Sal.
-
- No ano 2018, por forma a iniciar a implementação do Sistema de despiste do uso de substâncias psicoativas foram realizadas as seguintes ações:
 - Assinatura do Protocolo de Parceria com a clínica “Cardiomed”, que permitirá realização de testes de despiste de uso de estupefacientes e substâncias psicoativas já no decorrer do ano 2019;
 - 14 sessões formativas e de esclarecimento acerca do uso de substâncias psicoativas ao pessoal aeronáutico detentor de certificado médico.

→ **Realização das atividades de promoção da saúde**

A implementação dos novos formulários médicos aeronáuticos proporcionou maior recolha de informações de saúde sobre os candidatos a certificação médica e identificação das áreas críticas

sujeitas a promoção da saúde, permitindo que fossem levadas a cabo atividades individuais de promoção da saúde. No total, com base nas áreas críticas identificadas nos Formulários Médicos Aeronáuticos, em 2018 foram emitidas 167 comunicações de promoção de saúde individual aos candidatos a Certificado Médico.

→ **Certificação médica**

Na sequência das atividades correntes de Certificação médica do pessoal aeronáutico, foram emitidos no decorrer do ano 2018:

- 84 certificados médicos da Classe 1;
- 48 certificados médicos da Classe 2;
- 35 certificados médicos da Classe 3;

Dos processos de pedidos de certificação analisados em 2018 foram recusados dois certificados médicos. A Certificação Médica é realizada com recurso a plataforma informática CASR.

Ainda, no decorrer do ano 2018 foram concluídos três processos do CMAC¹³.

Destaca-se ainda a assinatura em 2018 do Protocolo com o Ministério da Saúde e Segurança Social para estabelecimento de bases para a cooperação estratégica nomeadamente em matéria de prevenção de doenças através de disponibilização de meios técnicos e humanos e da promoção de ações de formação.

¹³ Conselho Médico da Aeronáutica Civil

2.6. Regulação Económica

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

Na prossecução desta missão, a AAC tem como principais atribuições a verificação dos requisitos de acesso à atividade e ao mercado pelos operadores, supervisão da atividade dos prestadores dos serviços regulados, propondo medidas de regulação económica das atividades aeroportuárias, de navegação aérea e de transporte aéreo e de outras no âmbito da aviação civil.

Entre outras atribuições, compete ainda a AAC, na área de regulação económica, controlar o cumprimento das normas nacionais e internacionais que regem a atividade da aviação civil comercial bem como a promoção da competitividade e do desenvolvimento no mercado da aviação comercial, a proteção do equilíbrio económico-financeiro dos prestadores dos serviços regulados e proteção dos direitos e interesses dos consumidores, designadamente em matéria de preços, tarifas e qualidade dos serviços.

No âmbito das atividades relativas à regulação económica do setor, para o cumprimento do OE 3 “Ambiente de negócio promotor do crescimento económico e com benefícios sociais e ambientais”, a AAC centrou a sua atuação em três estratégias essenciais: “Aperfeiçoamento da capacidade de regulação económica e promoção da competitividade do transporte aéreo”, “Melhoria da qualidade do serviço prestado aos usuários do transporte aéreo” e “Incentivo à sustentabilidade ambiental”, destacando-se seguidamente as principais atividades desenvolvidas em 2018 neste sentido:

→ **Aperfeiçoamento da capacidade de regulação económica e promoção da competitividade do transporte aéreo**

- Realização de análises técnicas no sentido de colaboração nas propostas de Diplomas de forma a regular os aspetos económicos do Código Aeronáutico, nomeadamente:
 - Proposta de Diploma sobre Regime que disciplina a realização de transporte privado em voos de Aviação Geral, no interior de Cabo Verde, para regulamentação dos aspetos refletidos no Título XIV “Outras atividades aeronáuticas” do Código Aeronáutico;
 - Proposta de Diploma sobre Regime Jurídico aplicável ao exercício de atividades de Trabalho Aéreo, para regulamentação dos aspetos refletidos no Título VIII “Aeronáutica Comercial” do Código Aeronáutico.
- Realização de análise e emissão dos pareceres técnicos no sentido de elaboração dos:
 - Regulamento n.º 01/ARE/2018, de 19 de março, para alteração do Regulamento n.º 02/DRE/2016, de 23 de junho, que Fixa as condições aplicáveis para aprovação das tarifas máximas por linha ou rede de linha e o registo de tarifas no transporte aéreo regular doméstico de passageiros pelas transportadoras aéreas licenciadas;
 - Regulamento n.º 01/AAC/2018, de 19 de março, que altera o Regulamento n.º 01/AAC/2017, de 30 de maio (BO II Série, N.º 26) – Aprova as taxas cobradas pela Empresa Nacional de Aeroportos e Segurança Aérea (ASA, S.A.), enquanto entidade gestora dos aeródromos e entidade provedora dos serviços de navegação aérea.
- Participação, conjuntamente com as outras Áreas, na produção normativa dos:
 - Regulamento sobre Construção, certificação e operação de aeronaves ultraleves, que regulamentará desde a certificação de aeronaves ultraleves, à formação e qualificação, pistas, trabalho aéreo (pontual), safety e certificação médica, entre outros aspetos;

- Regulamento sobre Regime aplicável à utilização de sistemas de aeronaves civis não tripuladas (Drones);
 - Regulamento sobre operação de aeronaves de voo livre.
- É expectável a conclusão e publicação dos referidos regulamentos do decorrer do ano 2019.
- Elaboração da alteração à Instrução Nº 001/DTA/AAC/2010, relativa ao envio de informações estatísticas pelas entidades reguladas.
 - Produção de pareceres técnicos, destacando-se pareceres relativo a *leasings* de aeronaves estrangeiras pela TACV e parecer relativo à interpretação/classificação dos conceitos de passageiros em trânsito/*transfer*.
 - Sistema de supervisão económica do setor em funcionamento:
 - No sentido de execução do Plano Anual de Supervisão foram realizadas no decorrer do ano 2018:
 - a) Quatro ações de inspeção e auditorias económico-financeiras às entidades reguladas e produzidos os pareceres e o relatório síntese da supervisão económico-financeira;
 - b) Sete inspeções no âmbito da Qualidade de Serviço e Direitos dos Passageiros, abrangendo todos os aeroportos e aeródromos do país.
 - Ainda, no decorrer do ano 2018 foram elaboradas diversas análises económicas e financeiras para a emissão de declarações de capacidade económica das companhias aéreas nacionais;
 - Foi iniciado o desenvolvimento do sistema de monitorização da qualidade de serviço no transporte aéreo doméstico (*Quality Service Index*), com recurso a consultoria externa da empresa Portuguesa JCF Strategic Consulting¹⁴;
 - Durante o ano 2018, deu-se a continuidade do procedimento para a supervisão e avaliação de Tarifas e Taxas, bem como o registro e a monitorização dos mesmos;
 - Implementação da Contabilidade Analítica no Operador Aéreo no setor doméstico - Binter Cabo Verde;
 - Elaboração trimestral da Análise de performances por rota;
 - Continuação da elaboração do Procedimento para aprovação e aceitação de acordos comerciais e de outros documentos das entidades reguladas;
 - Acompanhamento da aplicação da Taxa de Segurança Aeroportuária (TSA);
 - Avaliação e instrução de um processo de contraordenação à Binter Cabo Verde, em virtude do incumprimento das instruções da AAC relativas à aplicação do regulamento tarifário no sector doméstico.
 - Licenciamento a acompanhamento do cumprimento das obrigações decorrentes das licenças e autorizações:
 - Avaliação e renovação de Licenças de Exploração Aérea das companhias nacionais TACV e Binter Cabo Verde;
 - Avaliação e gestão das autorizações de sobrevoos e de escalas não comerciais de operadores aéreo estrangeiros, tendo sido emitidas 2.462 autorizações (2.181 em 2017);

¹⁴ Jorge Carlos Faria Strategic Consulting

- Avaliação e autorização de programas de voos e supervisão das operações de operadores de transporte aéreo comercial nacionais (2) e estrangeiros (26), na exploração de serviços aéreos regulares e não regulares (charter);
- Avaliação de pedido da Binter Cabo Verde relativo a operações regionais;
- Avaliação, autorização e acompanhamento das operações da SEVENAIR, no âmbito do protocolo com a Guarda Costeira de Cabo Verde (voos de evacuação médica e operações ao serviço das Forças Armadas).
- Avaliação e aprovação das Declarações de Capacidade Aeroportuárias submetidas pela ASA, SA, entidade gestora dos aeroportos coordenados (Praia, Sal e Boa Vista) e acompanhamento da atividade de coordenação de atribuição de faixas horárias (slots) e da sua gestão.
- Promoção do transporte aéreo internacional:
 - Consultas sobre serviços aéreos internacionais com o Reino Unido para assegurar a continuidade das operações aéreas no pós-BREXIT, tendo sido assinado um memorando entre as autoridades aeronáuticas do Reino Unido e de Cabo Verde para tal efeito;
 - Consultas sobre serviços aéreos internacionais com a Nigéria para emendar o anexo ao Acordo existente. A emenda foi elaborada e assinada.
 - Negociação de projetos de acordos de serviços aéreos e assinatura de Memorandos de Entendimento entre as autoridades aeronáuticas de Cabo Verde e da Quênia; da Etiópia; do Zimbabwe; de Moçambique e da Colômbia, visando a abertura de novas rotas internacionais entre Cabo Verde e cada um desses Países, promovendo o desenvolvimento do transporte aéreo internacional;
 - Análise, autorização e acompanhamento de serviços comerciais não regulares *charters* operados pelas companhias aéreas estrangeiras;
 - Consultas com as autoridades aeronáuticas Italianas, na sequência da suspensão dos voos da TACV para Itália, processo que culminou com a retoma dos voos pela TACV.
- Participação em reuniões e conferências internacionais no âmbito da regulação económica, visando a adoção e implementação de medidas regulatórias a nível nacional e regionais de acordo com as melhores práticas internacionais:
 - IV Reunião do Grupo Ministerial de Trabalho para a operacionalização de um Mercado Único Africano de Transporte Aéreo da União Africana, Lomé (Togo);
 - IX Reunião Ordinária de Presidentes e Diretores Gerais da Comunidade das Autoridades de Aviação Civil Lusófonas (CAACL), Lisboa (Portugal);
 - Workshop de validação dos relatórios do estudo relativo à atualização do plano de negócios do centro regional de manutenção de aeronaves e do estudo relativo à política comum sobre encargos e taxas aeronáuticos, organizado pelo CEDEAO¹⁵, Acra (Gana);
 - XI ICAO *Air Services Negotiation Event* (ICAN2018) (dezembro de 2018), Nairobi (Kenya).

Ainda, no âmbito da estratégia de “Aperfeiçoamento da capacidade de regulação económica e promoção da competitividade do transporte aéreo”, com o intuito de fomentar o desempenho técnico da instituição, foram capacitados os inspetores da AAC através de formações, entre outras, em seguintes áreas:

¹⁵ Comunidade Económica dos Estados da África Ocidental

→ **Melhoria da qualidade dos serviços prestados aos usuários do transporte aéreo**

- Em 2018, no âmbito da Gestão de Reclamações foram recebidas e processadas 824 reclamações dos usuários do transporte aéreo. Na sequência das reclamações recebidas, foram realizadas várias inspeções para apurar o grau de cumprimento dos dispositivos regulamentares sobre a qualidade dos serviços prestados aos usuários do transporte aéreo;
- Do total das reclamações 46 foram recebidas via formulário de reclamação online, disponibilizado no Portal do Passageiro e interligado com o Sistema Integrado de Gestão de Reclamações (SIGA) utilizado para produção e disponibilização de dados estatísticos a nível das reclamações. Durante o ano 2018 o número das visualizações no Portal de Passageiros aumentou significativamente, tendo atingido as 10.012 visualizações.

▪ **Implementação do Diploma PMR¹⁶**

Na sequência de 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 que tenham acesso ao transporte aéreo, foram realizadas durante o ano 2018 diversas ações de acompanhamento e fiscalização da implementação do referido Diploma, assim como as seguintes atividades:

- Analisado e aprovado o Contrato de Prestação de Serviço PMR entre a ASA, SA e a Cabo Verde Handling;
- Realizado, conjuntamente com CV Handling, o levantamento das condições e dos equipamentos existentes e das necessidades reais de cada aeródromo para efetivação do Serviço de Assistência à PMR. Durante o levantamento foram analisados os seguintes aspetos: estrutura do serviço PMR, espaços e funcionamento dos mesmos, equipamentos, acessibilidades, pontos de contatos e lavabos;
- Analisado e aprovado o Programa de Treino PMR da TACV e da Binter Cabo Verde;
- Analisado e aprovado o Programa Interno de Formação e Treino PMR da CV Handling;
- Autorizada e validada a realização dos cursos “Básico PMR” e “Procedimentos de Ambulift¹⁷”, destinados ao staff da CV Handling que presta assistência às pessoas com mobilidade reduzida.

▪ **Sessões de Informação sobre “Direitos dos Passageiros em Cabo Verde”**

No decorrer do ano 2018 foram realizadas duas sessões de informação sobre “Direitos dos Passageiros em Cabo Verde”, sendo uma para os alunos do curso de Direito do Instituto Superior de Ciências Jurídicas e Sociais e outra para as agências de viagens da cidade da Praia, a pedido da companhia aérea Binter Cabo Verde.

▪ **Implementação do Sistema de Informação Estatística do Sector de Aviação Civil (SIE-SAC)**

No âmbito de implementação do Sistema de Informação Estatística do sector de Aviação Civil, foram realizadas no decorrer do ano 2018 as seguintes atividades:

¹⁶ Pessoa com Mobilidade Reduzida

¹⁷ Veículo adaptado com uma plataforma elevatória, para efetuar o embarque e desembarque de pessoas com mobilidade reduzida em aviões

- Recolha, juntos das entidades reguladas, de dados estatísticos e económico-financeiros, por meio dos formulários desenvolvidos pela ICAO para posterior encaminhamento à ICAO e por meio dos formulários institucionalizados pela AAC para análise estatística;
- Desenvolvimento do Documento Metodológico da Operação Estatística: Movimento nos aeroportos e aeródromos. O documento foi aprovado pelo Instituto Nacional de Estatística (INE);
- Desenvolvimento do Boletim Estatístico de Movimento nos Aeroportos e Aeródromos de Cabo Verde, publicação mensal de divulgação de dados estatísticos sobre o movimento de aeronaves, passageiros, carga e correio efetuados nos aeroportos nacionais. Este serviço disponibiliza, além de um conjunto alargado de informação estatística sobre o tráfego nos aeroportos de Cabo Verde, as funcionalidades que permitem aos utilizadores personalizar e utilizar este sistema de uma forma interativa;
- Elaboração, com base nos programas de voos aprovados, do relatório das ofertas dos operadores do transporte aéreo da estação IATA “Inverno 2018”. Prevê-se a conclusão do instrumento no 1o trimestre do ano 2019.

→ Incentivo à sustentabilidade ambiental

- A AAC realizou na cidade da Praia, em parceria com a CAACL e ICAO, o seminário sobre o Plano de Ação de Redução de Emissão do Carbono (CO₂) e Compensação de Carbono e Plano de Redução para a Aviação Internacional (em inglês CORSIA), com a participação de países membros da CAACL, com o objetivo de capacitar os Estados para o desenvolvimento dos respetivos Planos de Ação e proporciona-los o conhecimento do CORSIA;
- Em 2018, com intuito de elaboração do Plano de Ação de Redução do Carbono (CO₂) de Cabo Verde, deu-se ao início à recolha de dados necessários junto dos operadores aéreos nacionais e do provedor de serviços de navegação aérea/gestor aeroportuário.

Ainda, a par das principais atividades desenvolvidas, no âmbito da colaboração com diversos organismos do Estado, a Área de Regulação Económica da AAC integrou grupos de trabalho em alguns projetos do Ministério do Turismo e Transporte, destacando-se participações em:

- Comissão de Avaliação do Negócio da ASA, no âmbito do processo de concessão aeroportuária (Ministério Turismo e Transportes);
- Comissão Nacional Organizadora da Conferência Ministerial sobre o Turismo e Transportes Aéreos em África, a realizar em março de 2019, na Ilha do Sal.

2.7. Consumidores - Proteção ao Passageiro

Embora a defesa dos interesses dos consumidores seja uma área da Regulação Económica, devido á sua importância e impacto direto na imagem do sector e da própria AAC, optou-se por trabalhá-la de forma isolada no relatório.

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

A AAC no âmbito desta competência pode inspecionar regularmente os registos das queixas e reclamações dos consumidores ou utilizadores, apresentadas às entidades reguladas e ordenar a investigação das queixas e reclamações dos consumidores e utilizadores que lhes sejam apresentadas diretamente, bem como apresentadas às entidades reguladas do sector de aviação civil, desde que se integrem no âmbito das suas competências. A AAC pode, igualmente, recomendar ou determinar aos operadores do sector de aviação civil as providências necessárias à justa reparação dos prejuízos causados aos utentes.

As reclamações dos consumidores chegam à AAC através do Livro de Reclamações, do Formulário de Reclamação da AAC, do portal Direito dos Passageiros, por email ou por outras vias.

Em 2018 foram recebidas pela AAC 824 reclamações dos utentes dos serviços de transporte aéreo, representando um acréscimo de 4,3% face ao ano anterior (790), influenciado, sobretudo, pelo aumento das reclamações apresentadas por via do Portal Direito dos Passageiros e por via do Email. Constatou-se a diminuição das reclamações apresentadas através do Livro de Reclamações.

Tabela 5 – Origem das Reclamações (em Número)

Origem das Reclamações	2017	2018
Livro de Reclamações	446	421
Formulário de Reclamação	254	253
Portal Direito dos Passageiros	10	46
Email	74	100
Outra	6	4
Total	790	824

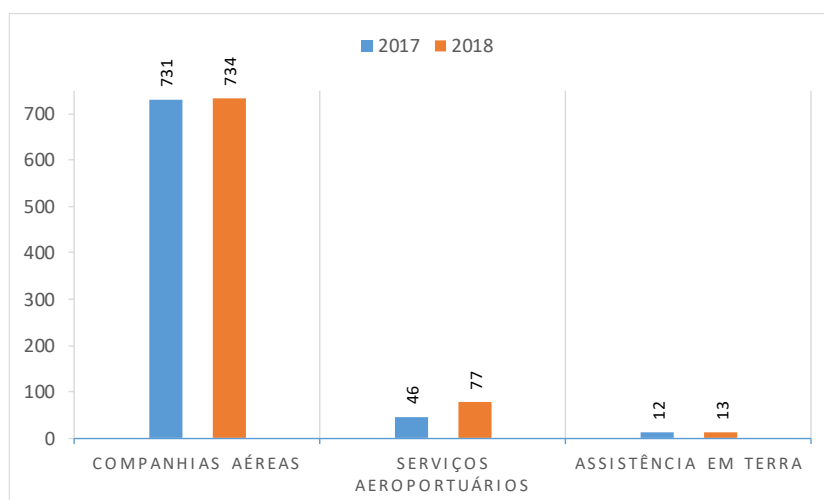
Fonte: AAC

As reclamações que têm como origem o Livro de Reclamações continuam a ser as mais numerosas, representando cerca de 51% do total de reclamações recebidas em 2018, situando-se na segunda posição as reclamações recebidas por meio de Formulário de Reclamação com 31% do total.

Em comparação com o ano anterior, registou-se em 2018 um aumento de reclamações relativamente às companhias aéreas em 0.4% passando as mesmas de 731 reclamações em 2017 para 734 reclamações em 2018.

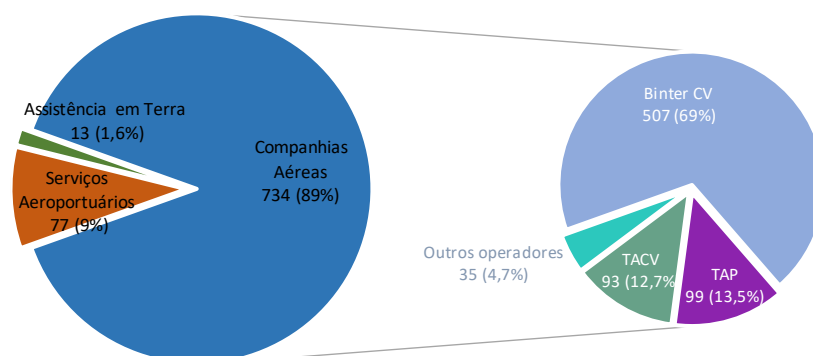
As reclamações relativamente à assistência em terra e aos serviços aeroportuários registaram em 2018 o aumento na ordem de 8% e 67%, respetivamente, em comparação com o ano 2017, sendo apresentadas no decorrer do ano 77 reclamações relativamente aos serviços aeroportuários (46 reclamações em 2017) e 13 reclamações relativamente aos serviços de assistência em terra (12 reclamações em 2017).

Figura 11 – Evolução das Reclamações por tipo de operador, 2017/2018 (Nº das reclamações)



Do total das reclamações recebidas, 89% são relativas aos serviços prestados pelas companhias aéreas (734 reclamações), 9% dizem respeito aos serviços aeroportuários (77 reclamações), representando as reclamações em relação aos serviços de assistência em terra apenas 1,6% (13 reclamações).

Figura 12 – Reclamações apresentadas durante o ano 2018 (Nº das reclamações)



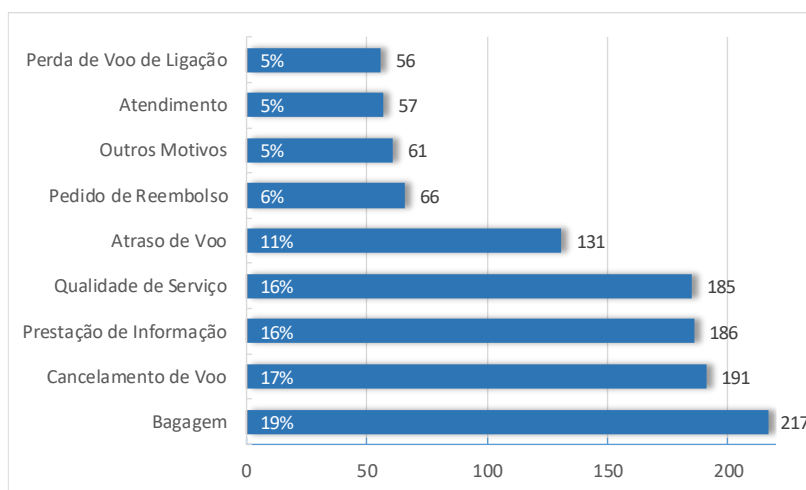
Convém observar que existe uma distorção entre as estatísticas das reclamações relativas aos serviços prestados pelas companhias aéreas e aos serviços de assistência em terra, dado o facto de algumas reclamações referentes aos serviços de assistência em terra serem apresentadas e formalizadas junto das companhias aéreas, visto que o handler é o prestador de serviços das companhias aéreas e normalmente é associado a elas.

Pelo número de reclamações referentes ao serviço prestado pelas companhias aéreas ressalta a Binter CV com 69,1% do total (507 reclamações), seguida pelo TAP com 13,5% e pela TACV com 12,7%, registando estas últimas companhias aéreas 99 e 93 reclamações, respetivamente. As reclamações relativas aos restantes operadores (Transair Senegal, SATA Internacional, Royal Air Maroc, Travel Service e Binter Canárias) representam apenas 4,7% (35 reclamações).

Em muitas reclamações os utentes apresentam simultaneamente queixas sobre diversos serviços e por diferentes motivos.

Assim, em 2018 as 734 reclamações relativas aos serviços prestados pelas companhias aéreas deram origem a 1.150 queixas sobre os diferentes motivos.

Figura 13 – Motivos de Reclamações Referentes às Companhias Aéreas, em 2018 (Nº de Queixas)



Fonte: AAC

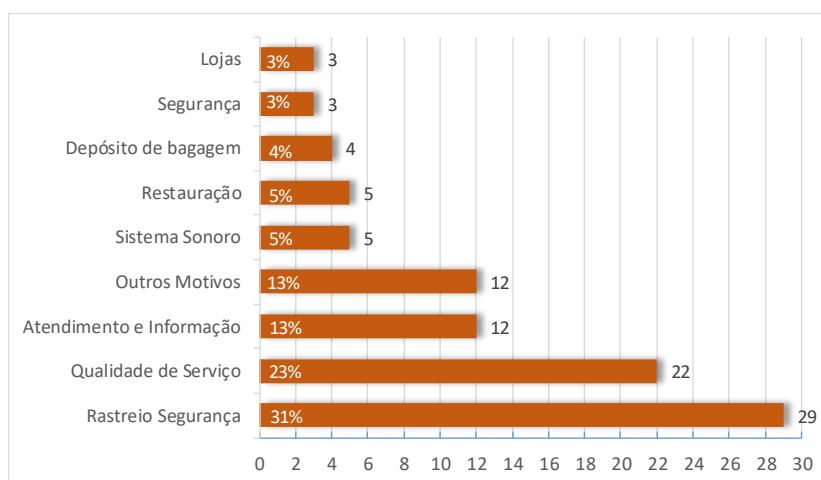
Em termos de representatividade, as razões que mais motivaram as reclamações foram as relacionadas com questões comerciais e operacionais, nomeadamente “Bagagem” com 217 queixas (19% do total) e “Cancelamento de Voo” com 191 queixas (17%). Estes dois motivos, juntos, representam 36% das reclamações.

Na segunda posição pelo número das queixas encontram-se as relacionadas com a qualidade de serviço, nomeadamente “Prestação de Informação” com 186 queixas e “Qualidade de Serviço” com 185 queixas, totalizando 32% e representando cada 16% no total.

Os “Atraso do Voo” motivaram 131 queixa (11%), “Pedidos de desembolso” motivaram 66 queixas (6%) e “Outros motivos”, “Atendimento” e “Perda de ligação” - 61, 57 e 56 queixas respetivamente e representaram juntas cerca de 32% no total.

Em 2018 as 77 reclamações relativas aos Serviços Aeroportuários deram origem a 95 queixas sobre os diferentes motivos.

Figura 14 – Motivos de Reclamações Referentes aos Serviços Aeroportuários, em 2018 (Nº de Queixas)

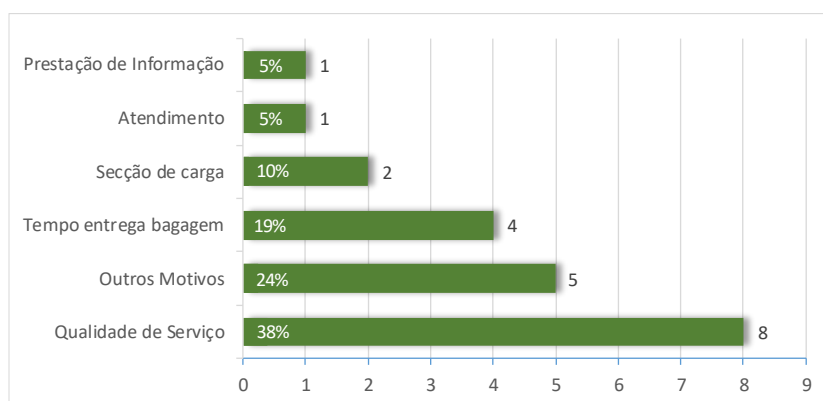


Fonte: AAC

Os motivos que motivaram 54% das reclamações foram as relacionadas com “Rastreo de Segurança” com 29 queixas (31% do total) e “Qualidade de Serviço” com 22 queixas (23%). As reclamações relacionadas com “Atendimento e informação” e com “Outros motivos” registaram 12 (12,6%) queixas cada.

Em 2018 as 13 reclamações relativas à Assistência em Terra deram origem a 21 queixas, entre as quais se destaca a “Qualidade de Serviço” com 8 queixas (38%), seguida pelos “Outros Motivos” e “Tempo de entrega da bagagem” com 5 e 4 queixas respetivamente.

Figura 15 – Motivos de Reclamações Referentes à Assistência em Terra, em 2018 (Nº de Queixas)



Fonte: AAC

A taxa de encerramento dos processos de reclamação do ano 2018 é de 86% - dos 824 processos de reclamação recebidos foi possível encerrar 710 processos. A 31 de dezembro de 2018 encontravam-se por concluir 114 reclamações.

CAPÍTULO III – EXECUÇÃO DO PLANO DE ATIVIDADES 2018

3.1. Atividades desenvolvidas e resultados

Enquanto componente do ciclo anual de gestão, o Plano de Atividades da AAC do ano 2018 foi elaborado em articulação com os objetivos estratégicos, tendo por base a sua missão, visão e valores, considerando as suas competências dentro da regulação e fiscalização do setor da aviação civil e prevendo a supervisão e regulamentação das atividades desenvolvidas neste setor.

A avaliação da atividade desenvolvida no decurso do ano em análise, realizada através das informações facultadas pelas Unidades Orgânicas da AAC, permite a avaliação final dos resultados alcançados por atividades e objetivos operacionais definidos para o ano 2018 e por objetivos estratégicos definidos para o período 2017- 2019.

Apresentam-se, seguidamente, os resultados alcançados no que diz respeito às atividades desenvolvidas, em alinhamento com os objetivos operacionais definidos para o ano 2018, e no seguimento dos objetivos estratégicos.

Nessa demonstração, e para a aferição do grau de concretização das atividades enunciadas, em comparação com as metas definidas, foi implementada a seguinte metodologia de classificação:

Tabela 6 – Categorias Utilizadas para a Classificação dos Resultados

Execução da Meta		Critérios
↑	Meta Superada	Grau de realização superior ao planeado
→	Meta Cumprida	Grau de realização igual ao planeado
↓	Meta Não Atingida	Grau de realização inferior ao planeado
●	Meta Não Quantificada (MNQ)	Grau de realização considerado de 100% nas atividades concretizadas
●		Grau de realização considerado de 0% nas atividades não iniciadas
◆	Não Aplicável (N.A.)	Grau de realização não contabilizado. Casos em que não é possível aferir o grau de realização da atividade, por esta depender de solicitações externas que acabaram ou por não ocorrer ou por serem anuladas.

De forma a quantificar o desempenho global da AAC no ano 2018, foi definida uma ponderação de 20% para cada um dos cinco objetivos estratégicos e foi atribuída uma ponderação a cada um dos objetivos operacionais definidos para o ano 2018 no seguimento dos objetivos estratégicos.

Dentro de cada Objetivo Estratégico e em associação com os respetivos Objetivos Operacionais e correspondentes atividades e indicadores, a classificação dos resultados reflete o grau de execução face à meta estabelecida, considerando ainda na coluna das ponderações as ponderações específicas para cada uma das atividades. Assim, as ponderações atribuídas às atividades/metasp totalizam os 100% em cada Objetivo Operacional.

No que diz respeito às atividades não quantificáveis, por não ser possível a sua quantificação ou pelo facto da realização das mesmas depender de agentes externos, não foi considerada nenhuma ponderação. No caso da não existência de solicitações externas que permitam a execução destas atividades, as mesmas não são consideradas para o cômputo do universo das atividades concorrentes para a análise do desempenho global da AAC. Por outro lado, quando estas atividades são concretizadas, o seu grau de

realização único é de 100%. Em qualquer dos casos, o desempenho global da AAC, quantitativamente, não será alterado.

De forma idêntica, nos casos das atividades consideradas Não Aplicáveis, a sua ponderação acabou por ser distribuída o mais equitativamente possível pelas restantes atividades dos respetivos objetivos operacionais, de forma a que as ponderações das atividades com resultados totalizem os 100%, conforme tabela explicativa no final das grelhas das atividades de cada um dos objetivos.

Adicionalmente, com a finalidade de ter uma visão generalizada de cada objetivo estratégico e do conjunto dos objetivos operacionais que lhe integram, e para além da quantificação resultante da aplicação das ponderações acima referidas, foi inserido um gráfico no final das grelhas das atividades de cada um daqueles objetivos.

São descritas, ainda, para os objetivos em análise, caso existirem, outras atividades realizadas no decorrer do ano para além das ações programadas expressamente previstas em PA, que não deixam de integrar a atividade da AAC, podendo ser de natureza corrente ou advindo de identificação de necessidades posteriores à elaboração do PA.

3.2.OE 1 - Segurança Operacional (Safety) acrescida

Para o cumprimento do OE 1 “Segurança Operacional (Safety) acrescida”, a AAC definiu para o ano 2018 quatro Objetivos Operacionais no seguimento daquele Objetivo Estratégico. Entretanto, a Autoridade no decorrer do ano 2018 centrou a sua atuação na implementação de sistemas efetivos de supervisão em todas as áreas Safety e na Missão de Validação da USOAP/CMA.

São apresentadas, nos quadros seguintes, as principais atividades e ações desenvolvidas na prossecução de cada um dos Objetivos Operacionais, indicando o grau de concretização das atividades.

Legenda da Unidade Responsável:

CA - Conselho de Administração; AED - Aeródromos; AIR - Aeronavegabilidade; LIC - Licenciamento de Pessoal; MED - Medicina Aeronáutica; NAV - Navegação Aérea; OPS - Operações de Voo; AQ&SSP - Auditoria, Qualidade & SSP; ET - Equipa de trabalho da PNSO

Objetivo Operacional 1 - Assegurar a implementação de atividades referentes ao PNSO

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018				
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/Obs.	Result. Pond
1	Atualizar e aprovar a Análise de Desvios e o Plano de Implementação do PNSO	Doc. atualizados e aprovados	AQ&SSP, ET	15-01-18	♦	♦	♦	♦
2	Atualizar os procedimentos relativos ao PNSO (PG.PSO. 01, PG.PSO. 02, PG.PSO. 03, PG.PSO. 04)	Nº dos procedimentos atualizados	CA, AQ&SSP, ET	4	♦	♦	♦	♦
3	Coordenar a proposta de revisão da resolução 85/2014 para incluir a estrutura do PNSO e clarificar as responsabilidades relativas à CNSO, à disponibilização dos recursos humanos e financeiros, à aprovação política (PI 2.2.1.1)	Proposta da revisão apresentada	CA, AQ&SSP, ET	1	♦	♦	♦	♦
4	Desenvolver a proposta para política e objetivos estratégicos de segurança operacional, em linha com o GASP (PI 2.2.3.1)	Proposta desenvolvida	CA, AQ&SSP, ET	1	♦	♦	♦	♦
5	Operacionalizar o GNSO	GNSO operacional	CA, AQ&SSP, ET	100%	♦	♦	♦	♦
6	Desenvolver e aprovar a regulamentação para os sistemas de notificação obrigatória e voluntária de ocorrências, incluindo os requisitos para a proteção dos dados das fontes de informações de segurança (PI 2.5.2.1)	Regulamentação desenvolvida e aprovada	CA, AQ&SSP, ET	1	♦	♦	♦	♦
7	Rever e aprovar revisão da circular CT AAC.003 em linha com os novos requisitos estabelecidos no CV-CAR para o sistema de gestão da segurança operacional (PI 2.5.3.1)	Circular revista e aprovada	AQ&SSP, ET	1	♦	♦	♦	♦
8	Desenvolver os processos internos para recolha, armazenamento e análise das notificações recebidas no âmbito do sistema de notificações (PI 2.5.2.2)	Processo interno desenvolvido	AQ&SSP, ET	100%	♦	♦	♦	♦
9	Coordenar a realização da 3ª reunião da CNSO para aprovação das propostas de revisão da documentação PNSO	Reunião realizada	CA, AQ&SSP, ET	1	♦	♦	♦	♦
10	Coordenar a identificação das ações de capacitação e a elaboração do Plano de Capacitação em SSP e SMS	Plano de capacitação elaborado	AQ&SSP, ET	1	♦	♦	♦	♦
11	Assegurar que os outputs da fase 2 sejam divulgados conforme estabelecido no PG.PSO.03 (PI 2.7.2.1)	Outputs divulgados	AQ&SSP, ET	100%	♦	♦	♦	♦
12	Elaborar e divulgar o relatório de implementação da fase 2	Relatório divulgado	AQ&SSP, ET	1	♦	♦	♦	♦
13	Desenvolver o draft Programa Nacional de Segurança Operacional (PNSO) que descreve todos os componentes, elementos e processos requeridos para o sistema de gestão da segurança operacional do Estado	Documento desenvolvido	CA, AQ&SSP, ET	1	♦	♦	♦	♦
14	Coordenar com o GAJ a elaboração e aprovação da política de cumprimento em ambiente SGSO/PNSO	Documento elaborado e aprovado	AQ&SSP, ET	1	♦	♦	♦	♦
15	Estabelecer a Base de Dados (ECCAIRS/DB) para a recolha, armazenamento e agregação de dados sobre acidentes, incidentes obtidos através dos sistemas de notificação de ocorrências	Base de dados implementada	AQ&SSP, ET	1	♦	♦	♦	♦
16	Desenvolver e implementar um processo de análise periódica dos dados de segurança (acidentes, incidentes, perigo) das informações de segurança	Processo desenvolvido e implementado	AQ&SSP, ET	100%	♦	♦	♦	♦

Objetivo Operacional 1 - Assegurar a implementação de atividades referentes ao PNSO (Continuação)

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018						
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/Obs.	Result. Pond		
17	Estabelecer os níveis aceitáveis de desempenho segurança operacional reactivos/iniciais (AloSP para eventos elevada consequência), metas e níveis de alerta com base na análise dos dados de segurança recolhidos das áreas operacionais	Parametros estabelecidos	AQ&SSP, ET	100%	♦	♦	♦	♦		
18	Coordenar a realização da 4ª reunião da CNSO	Reunião realizada	CA, AQ&SSP, ET	1	♦	♦	♦	♦		
19	Assegurar que os outputs da fase 3 sejam divulgados conforme estabelecido no PG.PSO.03	Outputs divulgados	AQ&SSP, ET	100%	♦	♦	♦	♦		
20	Elaborar Relatório de implementação da fase 3	Relatório elaborado	AQ&SSP, ET	1	♦	♦	♦	♦		
Total Objetivo Operacional 1								♦	♦	a)

a) Objetivo anulado para o ano 2018 por motivos de racionalização dos meios humanos em função das matérias mais urgentes a nível da instituição. Transitou para o ano 2019.

Objetivo Operacional 2 - Aceitar fase 2 dos SMSs dos operadores e consolidar os dados

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018						
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/Obs.	Result. Pond		
1	Aceitar a fase 1 dos SMS dos Operadores	Fase 1 dos SMS aceita	NAV	MNQ	♦	♦	♦	♦		
3	Aceitar a fase 2 dos SMS dos Operadores e consolidar os respetivos dados	Fase 2 dos SMS aceita	NAV	MNQ	♦	♦	♦	♦		
3	Realizar auditoria de avaliação e aceitar as fases de implementação	Auditoria realizada	AED	4	3	↓ 75%	♦	♦		
3	Criar um sistema de notificação de ocorrências de saúde em voo	Grau de implementação dos SMS para a área MED	MED	100%	♦	♦	♦	♦		
Total Objetivo Operacional 2								♦	♦	e)

- b) Objetivo anulado O prestador de Navegação Aérea não solicitou nenhuma ação da parte da AAC.
- c) Realizada a auditoria de avaliação e aceitação da fase 2 de implementação dos SMS nos aeroportos do Sal, Praia e São Vicente. O aeroporto de Boa Vista no decorrer do ano 2018 não solicitou a avaliação do SMS.
- d) Atividade requer o envolvimento das operadoras aérea. É necessário regulamentar e promover as ações de sensibilização.
- e) Objetivo anulado para o ano 2018 por motivos de racionalização dos meios humanos em função das matérias mais urgentes a nível da instituição. Transitou para ano 2019. Apesar disso, foram realizadas algumas atividades inicialmente previstas.

Objetivo Operacional 3 - Aprovar e implementar sistemas efetivos de supervisão em todas as áreas Safety

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018					
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/Obs.	Result. Pond	
1	Implementação do Plano anual de supervisão	Grau de execução do Plano de supervisão	NAV	100%	114%	↑ 114%	9%	10%	f)
			AED	100%	129%	↑ 129%	9%	12%	g)
			OPS	100%	83%	↓ 83%	9%	7%	h)
			AIR	100%	96%	→ 96%	9%	9%	i)
			LIC	100%	100%	→ 100%	9%	9%	j)
			MED	100%	100%	→ 100%	9%	9%	
2	Elaboração do relatório de cumprimento do Plano de supervisão	Relatório elaborado	NAV	1	1	→ 100%	1%	1%	
			AED	1	1	→ 100%	1%	1%	
			OPS	1	1	→ 100%	1%	1%	
			AIR	1	1	→ 100%	1%	1%	
			LIC	1	1	→ 100%	1%	1%	
			MED	1	1	→ 100%	1%	1%	
3	Elaboração e/ou revisão dos materiais de orientação necessários	Documentos elaborados/revistos	NAV	100%	100%	→ 100%	2%	2%	
			AIR	100%	100%	→ 100%	2%	2%	
			LIC	100%	100%	→ 100%	2%	2%	
			MED	100%	100%	→ 100%	2%	2%	
4	Aprovação e apresentação do Plano Nacional Aviation System Block Upgrade (ASBU)	Documento aprovado e apresentado	NAV	100%	100%	→ 100%	2%	2%	
5	Assegurar a elaboração do regulamento SAR e Plano Nacional SAR	documentos concluídos	NAV	2	2	→ 100%	4%	4%	
6	Atualizar e adequar a base de dados de gestão de dados de aeródromos	Base de dados atualizada	AED	100%	50%	↓ 50%	2%	1%	k)

Objetivo Operacional 3 - Aprovar e implementar sistemas efetivos de supervisão em todas as áreas Safety (Continuação)

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018					
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/ Obs.	Result. Pond.	
7	Desenvolver/Implementar o programa de sensibilização de informação sobre à utilização de Drones nas zonas aeroportuárias e sobre problemática de vida animal	Grau de desenvolvimento/ elaboração	AED	100%	75%	↓ 75%	3%	2%	i)
8	Emitir pareceres sobre Servidão Aeronáutica	Nº pareceres emitidos	AED	MNQ	19	→ 100%	4%	4%	
9	Modernizar as ferramentas de trabalho digitais utilizadas pelo departamento tais como CBT SRS e outros	Ferramentas de trabalho digitais modernizadas	OPS	100%	25%	→ 100%	1%	1%	m)
10	Realização de um Seminário sobre examinadores da AAC	Seminário realizado	LIC	1	1	→ 100%	2%	2%	
11	Designação de examinadores de pilotos, PNC e OOV	Examinadores designados	LIC	5	4	→ 100%	2%	2%	
12	Aprovação de 2 ATO estrangeiro, um para TACV e outro para Binter	Nº de ATO estrangeiro aprovados	LIC	2	2	→ 100%	2%	2%	
13	Melhorar o sistema de proficiência linguística	Grau de execução	LIC	100%	88%	→ 100%	3%	3%	n)
14	Estabelecer Sistema de verificação de Controladores de tráfego	Grau de execução	LIC	♦	♦	♦	♦	♦	o)
15	Melhorar o sistema de exames teóricos	Grau de execução	LIC	100%	19%	♦	♦	♦	p)
16	Estabelecer sistema de emissão (direta) licenças TMA	Grau de execução	LIC	♦	♦	♦	♦	♦	q)
17	Início do despiste do uso de substâncias psicoativas	Grau de implementação do Sistema de despiste do uso de substâncias psicoativas	MED	100%	50%	→ 100%	3%	3%	
18	Identificar as áreas críticas a serem sujeitas a atividades de promoção da saúde (de acordo com a emenda 173 do Anexo 1)	Grau de execução	MED	100%	100%	→ 100%	4%	4%	r)
Total Objetivo Operacional 3							100%	100%	

- f) Em 2018 encontrava-se previsto no Plano Anual de Supervisão de Navegação Aérea a realização de 30 ações de supervisão, abrangendo todas as facilidades e serviços de Navegação Aérea. Durante o ano foram realizadas 33 inspeções, sendo 27 planeadas e 6 não planeadas.
- g) Em 2018 encontrava-se prevista no referido Plano a realização de 17 inspeções periódicas. Durante o ano foram realizadas 23 inspeções, sendo 18 planeadas e 5 não planeadas.
- h) Em 2018 encontrava-se prevista no Plano referido a realização de 106 inspeções periódicas. Contudo, considerando que a Aeronave B757-200 matrícula D4-CBP da TACV esteve em AOG desde o início do ano e a TACV apenas começou operar em junho de 2018 (em vez de fevereiro, conforme o previsto), não se revelou possível a execução de 23 das inspeções planeadas. Assim, das 83 inspeções previstas e exequíveis foram realizadas 69.
- i) No Plano Anual de Supervisão de Aeronavegabilidade para o ano 2018 encontrava-se prevista a realização de 123 atividades inspetivas. Contudo, não se revelou necessária a execução de 16 inspeções inicialmente planeadas. Assim, das 107 inspeções previstas e exequíveis foram realizadas 103.
- j) Das 7 inspeções previstas no Plano de Supervisão de Licenciamento de Pessoal para o ano 2018, todas foram realizadas integralmente e satisfatoriamente.
- k) Atividade iniciada em 2018 e cuja implementação continuará em 2019.
- l) Foi produzido e publicado no site e na rede social Facebook da AAC um conteúdo informativo sobre a utilização de Drones nas Zonas de Controlo de Tráfego Aéreo. Foi produzido o conteúdo informativo que serviu de base para produção do vídeo, em parceria com a ONG “Quercus CV”, sobre o fenómeno de bird strike e os perigos da presença de aves perto dos aeroportos. O vídeo foi difundido pela TCV e publicado rede social Facebook da AAC e do Quercus CV..
- m) SRS - surveillance reporting system - foi feito upgrade do sistema a nível regional, mas não foi possível operacionaliza-lo e por isso, o mesmo não chegou a ser utilizado. ISATS - ferramenta chegou a ser instalada, mas o uso da mesma foi descontinuado por defeitos.
- n) Atualização da base de exames atuais - desenvolvidos 4 novos exames para pilotos e CTA (Meta - 4). Formados 9 novos examinadores de proficiência linguística (Meta - 10). Foi constatado após a formação de que para o ano 2018 havia a necessidade de apenas dois examinadores. A designação de mais examinadores irá ser realizada gradualmente nos próximos anos, mediante a necessidade justificada pela evolução de pedidos de exames de proficiência em língua inglesa.

- o) Objetivo anulado para o ano 2018 por motivos de racionalização dos meios humanos em função das matérias mais urgentes a nível da instituição. Transitou para ano 2019.
- p) Objetivo suspenso para o ano 2018 por motivos de racionalização dos meios humanos em função das matérias mais urgentes a nível da instituição. Apesar disso, foram desenvolvidos um procedimento para elaboração de exames mais dois exames de conhecimentos técnicos e CV-CAR para os diferentes tipos de licenças.
- q) Objetivo suspenso para o ano 2018 por motivos de racionalização dos meios humanos em função das matérias mais urgentes a nível da instituição. Transitou para o ano 2019.
- r) Foram revisões os processos dos detentores de certificado médico, organizado o arquivo clínico e realizadas as atividades de promoção da saúde visando os detentores de Certificado Médico. Foram revistos em 2018: 84 processos do Classe 1, 48 do Classe 2; 35 do Classe 3.

Objetivo Operacional 4 - Realizar ICVM com aumento da score em 20%

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018				
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/Obs.	Result. Pond
1	Realizar reuniões de acompanhamento do processo de preparação do ICVM	Grau de realização	CA Coord.	100%	100%	→ 100%	5%	5%
2	Contribuição para a Gestão do Programa USOAP/CMA Preparação da ICAO Coordinated Validation Mission (ICVM) (Treino Web based, Inseção no OLF das evidências do PAC, Revisão dos SAAQ e dos Protocolos relacionados com o actual CAP, Resposta aos novos PQ, Realização do self assesment)	Grau de execução	NAV	100%	100%	→ 100%	11%	11%
			AED	100%	100%	→ 100%	11%	11%
			OPS	100%	25%	↓ 25%	11%	3% s)
			AIR	100%	60%	↓ 60%	11%	7% t)
			LIC	100%	97%	→ 97%	11%	11%
			RH	100%	100%	→ 100%	11%	11%
3	Receber o ICVM	% de aumento da score	CA Coord.	20%	14,82%	↓ 74%	29%	21% u)
Total Objetivo Operacional 4							100%	80%

- s) Não foi realizada na íntegra por motivo de racionalização de recursos. Foram revistos todos os SAAQ (6), contudo a OPS não foi abrangida pela Auditoria ICAO USOAP CMA.
- t) O Treino Web Based e treino especializado em monitoramento da fiabilidade e fatores humanos não foram realizados por falta da disponibilidade das referidas formações.
- u) Em resultado da missão de validação o Estado de Cabo Verde conseguiu elevar o seu resultado em relação a última auditoria, em 14.82% de implementação efectiva (EI), alcançando assim a pontuação provisória de 82.67% de EI, o que está muito acima da média mundial que é de 65% de EI.

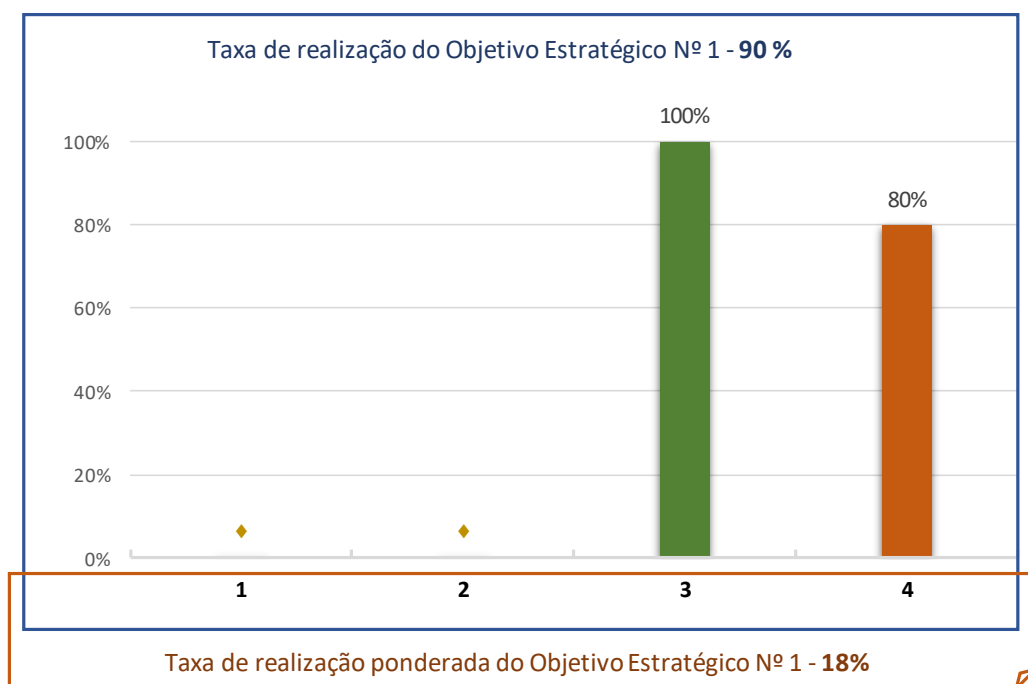
Apresentamos seguidamente o resultado de cada um dos quatro Objetivos Operacionais do Objetivo Estratégico 1 “Segurança Operacional (Safety) acrescida”.

Tabela 7 – Distribuição da Ponderação dos Objetivos Operacionais no Âmbito do Objetivo Estratégico Nº 1

Nº Objetivo Operacional	1	2	3	4	Execução Obj. Estrat. Nº 1
Resultado por Objectivo	♦	♦	100%	80%	
Peso	♦	♦	50%	50%	100%
Resultado ponderado	♦	♦	50%	40%	90%

Os Objetivos Operacionais nºs 1 e 2 acabaram por ser anulados para o ano 2018 e não são considerados para a análise do desempenho do Objetivo Estratégico nº 1, sendo o mesmo apurado com base nos resultados atingidos nos Objetivos Operacionais nºs 3 e 4. A taxa de realização do Objetivo Estratégico nº 1 é de 90%.

Figura 16 – Taxa de Execução do Objetivo Estratégico Nº 1 em Associação com os Respetivos Objetivos Operacionais



A Taxa de realização ponderada do Objetivo Estratégico nº 1 é de 18%.

3.3.OE 2 - Elevado nível de segurança contra atos de interferência ilícita (Security) e processos de Facilitação melhorados

Para o cumprimento do OE 2 “Elevado nível de segurança contra atos de interferência ilícita (Security) e processos de Facilitação melhorados”, a AAC definiu para o ano 2018 quatro Objetivos Operacionais no seguimento daquele Objetivo Estratégico. Entretanto, a Autoridade no decorrer do ano 2018 centrou a sua atuação na consolidação do sistema de supervisão e fiscalização de Segurança e Facilitação.

São apresentadas, nos quadros seguintes, as principais atividades e ações desenvolvidas na prossecução de cada um dos Objetivos Operacionais, indicando o grau de concretização das atividades.

Legenda da Unidade Responsável:

AVSEC - Segurança e Facilitação; CA - Conselho de Administração

Objetivo Operacional 5 - Aprovar e implementar sistemas efetivos de supervisão em matéria do transporte seguro de mercadorias perigosas pela via aérea

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018				
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/ Obs.	Result. Pond
1	Aprovar o manual de inspetor de mercadorias perigosas	Manual aprovado	AVSEC	1	1	⇒ 100%	23%	23%
2	Aprovar o plano de supervisão de mercadorias perigosas	Plano aprovado	AVSEC	1	1	⇒ 100%	23%	23%
3	Implementar o plano de supervisão	Nº das ações realizadas	AVSEC	6	6	⇒ 100%	28%	28%
4	Implementar o plano de formação em mercadorias perigosas	Nº das ações de formação realizadas	AVSEC	1	1	⇒ 100%	26%	26%
5	Aprovar/certificar operadores para o transporte de mercadorias perigosas	Nº dos operadores aprovados/certificados	AVSEC	1	N.A.	♦	♦	♦ a)
6	Elaborar guidelines sobre transporte seguro de mercadorias perigosas para os operadores	Documento elaborado	AVSEC	1	N.A.	♦	♦	♦ b)
Total Objetivo Operacional 5							100%	100%

a) A TACV solicitou a certificação para o transporte de mercadorias perigosas. Porém, por motivos de racionalização dos meios humanos em função das matérias mais urgentes a nível da instituição (preparação para USAP-CMA), o processo de certificação foi transferido para o ano 2019.

b) Não foi necessário desenvolver orientações para além das já existentes, uma vez que as constantes no CV-CAR 18 e no Manual de Instruções Técnicas da ICAO satisfazem.

Objetivo Operacional 6 - Implementar 100% das ações corretivas e concorrer para elevado desempenho no ICVM de 2018

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018				
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/ Obs.	Result. Pond
1	Elaboração, em concertação com o RH, de "job description" sobre mercadorias perigosas para os inspetores e coordenador da área AVSEC	Nº "job description" elaborados	AVSEC	1	1	⇒ 100%	33%	33%
2	Levantamento de necessidades de formação, elaboração de um programa de formação seguido de aprovação de um plano anual de formação relativamente a mercadorias perigosas para os inspetores AVSEC	Plano anual de formação aprovado	AVSEC	1	1	⇒ 100%	33%	33%
3	Tipificar infrações relacionadas com toda a cadeia de transporte seguro de mercadorias perigosas pela via aérea	Lei de Contraordenação aeronáutica aprovada	AVSEC	1	1	⇒ 100%	34%	34%
Total Objetivo Operacional 6							100%	100%

Objetivo Operacional 7 - Implementar um sistema de supervisão com base na avaliação do risco

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018				
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/Obs.	Result. Pond
1	Desenvolver critérios para a avaliação dos riscos	Critérios desenvolvidos	AVSEC	100%	100%	⇒ 100%	20%	20%
2	Desenvolver metodologia para definição de prioridades de controlo com base na avaliação dos riscos	Metodologia desenvolvida	AVSEC	100%	100%	⇒ 100%	20%	20%
3	Definir o plano anual de supervisão, com base na avaliação dos riscos	Plano de supervisão definido	AVSEC	1	1	⇒ 100%	20%	20%
4	Implementar o plano de supervisão	Nº das ações realizadas	AVSEC	46	46	⇒ 100%	20%	20%
5	Reavaliação do plano de supervisão	Plano de supervisão reavaliado	AVSEC	1	1	⇒ 100%	20%	20%
Total Objetivo Operacional 7							100%	100%

Objetivo Operacional 8 - Aprimorar mecanismos de coordenação da resposta a situações de crises

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018				
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/Obs.	Result. Pond
1	Supervisionar exercícios de emergência AVSEC	Nº de exercícios supervisionados	AVSEC	1	1	⇒ 100%	100%	100%
1	Supervisionar exercícios de emergência sanitária		AVSEC	MNQ	N.A.	♦	♦	♦ c)
Total Objetivo Operacional 8							100%	100%

c) Não foram realizados em 2018 os Exercícios de emergência Sanitária, pelo que não foi necessária a supervisão. Apresentamos seguidamente o resultado de cada um dos quatro Objetivos Operacionais do Objetivo Estratégico 2 “Elevado nível de segurança contra atos de interferência ilícita (Security) e processos de Facilitação melhorados”.

Tabela 8 – Distribuição da Ponderação dos Objetivos Operacionais no Âmbito do Objetivo Estratégico Nº 2

Nº Objetivo Sectorial	5	6	7	8	Execução Obj. Estrat. Nº 2
Resultado por Objectivo	100%	100%	100%	100%	
Peso	24%	24%	32%	20%	100%
Resultado ponderado	24%	24%	32%	20%	100%

A taxa de realização do Objetivo Estratégico nº 2 é de 100%.

Figura 17 - Taxa de Execução do Objetivo Estratégico Nº 2 em Associação com os Respetivos Objetivos Operacionais



A Taxa de realização ponderada do Objetivo Estratégico nº 2 é de 20%.

3.4.OE 3 - Ambiente de negócio promotor do crescimento económico e com benefícios sociais e ambientais

Para o cumprimento do OE 3 “Ambiente de negócio promotor do crescimento económico e com benefícios sociais e ambientais”, a AAC centrou a sua atuação em três estratégias essenciais: “Aperfeiçoamento da capacidade de regulação económica e promoção da competitividade do transporte aéreo”, “Melhoria da qualidade do serviço prestado aos usuários do transporte aéreo” e “Incentivo à sustentabilidade ambiental”, definindo para o ano 2018 no seguimento daquele objetivo estratégico dez Objetivos Operacionais prioritários.

São apresentadas, nos quadros seguintes, as principais atividades e ações desenvolvidas na prossecução de cada um dos Objetivos Operacionais, indicando o grau de concretização das atividades.

Legenda da Unidade Responsável:

GJ - Gabinete Jurídico; RE - Regulação Económica; RH - Recursos Humanos

Objetivo Operacional 9 - Capacitar os inspetores em todos os domínios

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018				
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/ Obs.	Result. Pond
1	Levantar as necessidades reais de formação	Levantamento realizado	REG ECON	1	1	→ 100%	50%	50%
2	Elaborar e enviar a Proposta do Plano de Formação à RH/CA	Documento elaborado	REG ECON	1	1	→ 100%	50%	50%
Total Objetivo Operacional 9							100%	100%

Objetivo Operacional 10 - Regular aspetos económicos do Código Aeronáutico e implementar políticas de atração de novos operadores

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018				
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/ Obs.	Result. Pond
1	Elaborar a Proposta de Regulamento de transporte de Carga Aérea (Título VIII do Código Aeronáutico)	Nº documentos elaborados	REG ECON	1	0	↓ 0%	25%	0%
2	Elaborar a Proposta de Regulamento de transporte de Carga Postal Aérea (Título VIII do Código Aeronáutico)		REG ECON	1	0	↓ 0%	25%	0%
3	Elaborar a Proposta de Diploma sobre Aviação Geral (Título XIV do Código Aeronáutico)		REG ECON	1	1	→ 100%	25%	25%
4	Elaborar a Proposta de Regulamento de Diploma da Trabalho Aéreo (Título VIII do Código Aeronáutico)		REG ECON	1	1	→ 100%	25%	25%
Total Objetivo Operacional 10							100%	50%

a) Atividades 1) e 2) não iniciadas devido a limitações na disponibilidade do Gabinete Jurídico

Objetivo Operacional 11 - Aprovar o Código de Concorrência

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018				
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/ Obs.	Result. Pond
1	Elaborar o Código da Concorrência	Grau de elaboração do documento	REG ECON	100%	N.A.	♦	♦	♦
Total Objetivo Operacional 12							♦	♦

b) Atividade dependente da implementação ou não da Autoridade Nacional de Concorrência e do respetivo modelo de atuação.

Objetivo Operacional 12 - Definir e Implementar a Metodologia de Análise de Impacto Regulatório (AIR)

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018				
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/ Obs.	Result. Pond
1	Identificar, definir e divulgar Instrumentos de avaliação do impacto das decisões regulatórias (AIR)	Grau de definição de instrumentos	REG ECON	100%	N.A.	♦	♦	♦
Total Objetivo Operacional 12							♦	♦

c) Atividade dependente de consultoria externa/capacitação

Objetivo Operacional 13 - Sistema de supervisão económica do setor em funcionamento

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018					
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/ Obs.	Result. Pond	
1	Implementar o sistema de monitorização da qualidade de serviço no transporte aéreo doméstico (pode incluir Obrigações de Serviço Público e Quality Service Index)	Grau de implementação do sistema de monitorização	REG ECON	100%	50%	↓ 50%	20%	10%	d)
2	Concluir os Procedimentos para a supervisão e avaliação de Taxas e Tarifas	Nº dos procedimentos concluídos	REG ECON	1	1	→ 100%	10%	10%	
3	Implementar a Contabilidade Analítica das Operadoras Aéreas no setor doméstico e dos Aeroportos	Nº dos intervenientes com Contabilidade Analítica implementada	REG ECON	2	1	↓ 50%	15%	8%	
4	Analisar performance por rota	Nº de estudos realizados	REG ECON	4	4	→ 100%	15%	15%	
5	Concluir os Procedimento para provação/aceitação de acordos comerciais e de outros documentos das entidades reguladas	Nº dos procedimentos concluídos	REG ECON	1	1	→ 100%	10%	10%	
6	Executar o Plano Anual de Supervisão	Nº das supervisões realizadas	REG ECON	4	4	→ 100%	30%	30%	
Total Objetivo Operacional 13							100%	83%	

d) Atividade realizada através de consultoria externa JCF-PQCroft. A concluir em 2019

Objetivo Operacional 14 - Promover o transporte aéreo internacional

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018					
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/ Obs.	Result. Pond	
1	Negociar Acordos de serviços aéreos	Nº de acordos aéreos negociados	REG ECON	3	6	↑ 200%	40%	80%	
1	Participar na ICAN	Nº dos participantes	REG ECON	1	1	→ 100%	30%	30%	
2	Elaborar a Política Comercial Aérea alinhado com as Políticas Africanas (Mercado Único)	Grau de elaboração da Política	REG ECON	100%	25%	↓ 25%	30%	8%	
Total Objetivo Operacional 14							100%	118%	

Objetivo Operacional 15 - Implementar os Serviços a Pessoas com Mobilidade Reduzida (PMR)

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018					
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/ Obs.	Result. Pond	
1	Aprovar contrato de prestação de serviços de assistência em escala por terceiros - ASA/CV Handling	Contrato aprovado	REG ECON	1	1	→ 100%	10%	10%	
2	Implementar Serviço de Assistência a PMR	Grau de implementação do serviço	REG ECON	100%	50%	↓ 50%	30%	15%	e)
3	Aprovar os Programas de Formação relacionadas com o Serviço de Assistência a PMR	Programa de formação aprovado	REG ECON	1	3	↑ 300%	10%	30%	
4	Produzir e divulgar materiais informativos PMR	Numero de materiais informativos elaborados	REG ECON	1	0	↓ 0%	10%	0%	
5	Criar um sistema de monitorização das assistências prestadas às PMR	Grau de implementação do sistema de monitorização	REG ECON	100%	0%	↓ 0%	20%	0%	f)
6	Elaborar Procedimento de supervisão da assistência em escala e a PMR	Grau de elaboração	REG ECON	100%	0%	↓ 0%	20%	0%	
Total Objetivo Operacional 15							100%	55%	

e) Atividade dependente de ações a serem implementadas pela ASA, SA e CVHandling

f) Atividades 4), 5) e 6) dependem do nível de implementação da atividade 2)

Objetivo Operacional 16 - Reforçar os Direitos e deveres dos consumidores

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018				
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/Obs.	Result. Pond
1	Divulgar os materiais sobre direitos e deveres dos consumidores	Nº das divulgações realizadas	REG ECON	2	2	→ 100%	10%	10%
2	Realizar as Sessões de Informações sobre os Direitos dos Passageiros	Nº das Sessões realizadas	REG ECON	2	2	→ 100%	15%	15%
3	Operacionalizar o Sistema Integrado de Gestão de reclamações - SIGA (integração no CASR)	% evolução das reclamações 2017/18	REG ECON	100%	10%	↓ 10%	20%	2% g)
4	Realizar Sessões de informações sobre os procedimentos de tratamento de reclamações	Nº das Sessões realizadas	REG ECON	2	2	→ 100%	15%	15%
5	Executar o Plano anual de inspeções	Nº das inspeções realizadas	REG ECON	11	7	↓ 64%	40%	25%
Total Objetivo Operacional 16							100%	67%

g) Atividade realizada em conjunto com a área IT da AAC

Objetivo Operacional 17 - Implementar o Sistema estatístico do sector

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018				
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/Obs.	Result. Pond
1	Implementar o sistema de Informação Estatística do setor de Aviação Civil_ Processos de Regulação Económica	Nº de processos implementados	REG ECON	1	1	→ 100%	60%	60%
2	Implementar Processos de Regulação Económica	Nº de processos implementados	REG ECON	1	1	→ 100%	20%	20%
3	Gestão e Processamento de Formulários de Tráfego	Grau de Implementação	REG ECON	100%	N.A.	♦	♦	♦ h)
4	Gestão e Processamento das autorizações e programas de voos	Nº de autorizações emitidas e programas aprovados	REG ECON	2000	2462	↑ 123%	20%	25%
Total Objetivo Operacional 17							100%	105%

h) Atividade dependente da implementação da nova plataforma informática da ASA, SA

Objetivo Operacional 18 - Enviar o Plano de Ação de Redução de CO2 à ICAO e implementar o Sistema de Monitoramento de Emissões

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018				
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/Obs.	Result. Pond
1	Elaborar Plano de Ação	Plano de ação elaborado	REG ECON	1	0	↓ 0%	35%	0%
2	Iniciar a Cooperação com São Tomé e Príncipe (Buddy Programme)	Ações de cooperação realizadas	REG ECON	1	0	↓ 0%	15%	0%
3	Criar a equipa nacional	Nº de encontros de trabalho realizados	REG ECON	1	0	↓ 0%	15%	0%
4	Participar em Fóruns da ICAO sobre ambiente	Nº das participações realizadas	REG ECON	1	2	↑ 200%	25%	50%
5	Enviar o Plano à ICAO e publica-lo	Plano enviado e publicado	REG ECON	1	0	↓ 0%	10%	0%
Total Objetivo Operacional 18							100%	50%

Apresentamos seguidamente o resultado ponderado de cada um dos dez Objetivos Operacionais do Objetivo Estratégico 3 “Ambiente de negócio promotor do crescimento económico e com benefícios sociais e ambientais”.

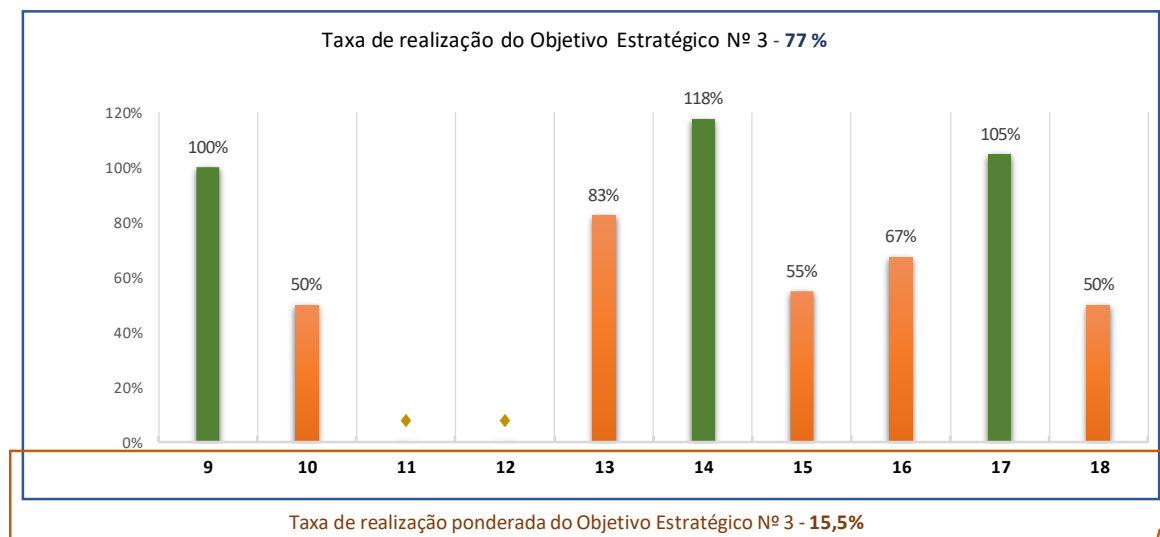
Tabela 9 – Distribuição da Ponderação dos Objetivos Operacionais no Âmbito do Objetivo Estratégico Nº 3

Nº Objetivo Operacional	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	Execução Obj. Estrat. Nº 3
Resultado por Objectivo	100%	50%	♦	♦	83%	118%	55%	67%	105%	50%	
Peso	8%	14%	♦	♦	14%	13%	14%	13%	13%	11%	100%
Resultado ponderado	8%	7%	♦	♦	12%	15%	8%	9%	14%	6%	77%

Os Objetivos Operacionais nºs 11 e 12 acabaram por serem anulados para o ano 2018 e não são considerados na análise do desempenho do Objetivo Estratégico nº 3. A sua ponderação acabou por ser distribuída, o mais equitativamente possível pelos restantes objetivos operacionais, de forma a que as ponderações totalizem 100%.

Em resultado da ponderação de cada um dos objetivos operacionais definidos para o ano 2018 no seguimento do objetivo estratégico 3 obtivemos uma taxa de realização do Objetivo Estratégico nº 3 de 77%.

Figura 18 – Taxa de Execução do Objetivo Estratégico Nº 3 em Associação com os Respetivos Objetivos Operacionais



A Taxa de realização ponderada do Objetivo Estratégico Nº 3 é de 15,5%.

3.5.OE 4 - AAC capacitada para o cumprimento das suas funções a um nível de excelência

Para o cumprimento do OE 4 “AAC capacitada para o cumprimento das suas funções a um nível de excelência”, a AAC definiu para o ano 2018 13 Objetivos Operacionais no seguimento daquele Objetivo Estratégico.

São apresentadas, nos quadros seguintes, as principais atividades e ações desenvolvidas na prossecução de cada um dos Objetivos Operacionais, indicando o grau de concretização das atividades.

Legenda da Unidade Responsável:

AAF - Administrativa e Financeira; AIR - Aeronavegabilidade; AVSEC - Segurança e Facilitação; LIC - Licenciamento de Pessoal; NAV - Navegação Aérea; OPS - Operações de Voo; RH - Recursos Humanos; SIC - Sistemas de Informação e Comunicação

Objetivo Operacional 19 - Rever Instrumentos de Gestão de Recursos Humanos (IGRH)

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018				
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/Obs.	Result. Pond
1	Rever o Manual de Organização da AAC	Nº documentos revistos	RH	1	1	→100%	35%	35%
2	Elaborar metodologia de revisão dos IGRH	Metodologia elaborada	RH	1	1	→100%	20%	20%
3	Elaborar proposta de constituição da comissão de revisão dos IGRH	Proposta elaborada	RH	1	1	→100%	10%	10%
4	Iniciar a revisão dos IGRH	Grau de execução	RH	20%	10%	↓ 50%	35%	18%
Total Objetivo Operacional 19							100%	83%

Objetivo Operacional 20 - Testar a eficácia do Sistema de Gestão de Desempenho (SGD)

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018				
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/Obs.	Result. Pond
1	Rever regulamento e manual do SGD	Nº documentos revistos	RH	2	♦	♦	♦	♦
2	Rever o Manual de Competências	Nº documentos revistos	RH	1	♦	♦	♦	♦
3	Rever o Manual de Funções	Nº documentos revistos	RH	1	♦	♦	♦	♦
4	Socializar documentos revistos com todas as áreas	Documentos socializados	RH	100%	♦	♦	♦	♦
5	Finalizar Manual de SGD, Manual de Competências e Manual de Funções e submeter ao CA	Nº documentos submetidos ao CA	RH	3	♦	♦	♦	♦
6	Realizar ateliers de familiarização do SGD com avaliadores e avaliados	Nº dos ateliers realizados	RH	2	♦	♦	♦	♦
7	Iniciar o “ano-teste” de AD	Processo iniciado	RH	01-08-18	♦	♦	♦	♦
Total Objetivo Operacional 20							♦	♦ a)

a) Objetivo anulado para o ano 2018. Será realizado após conclusão da revisão dos IGRH.

Objetivo Operacional 21 - Consolidar o processo de gestão da formação da AAC

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018				
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/Obs.	Result. Pond
1	Rever metodologia de diagnóstico das necessidades de formação	Metodologia revista	RH	100%	100%	→100%	15%	15%
2	Rever os instrumentos de avaliação da formação (Regulamento da Formação)	Instrumentos revistos	RH	100%	100%	→100%	15%	15%
3	Elaborar a proposta de PF 2018	PF elaborado	RH	1	1	→100%	15%	15%
4	Implementar o PF 2018	Nº de ações de formação	RH	59	32	↓ 54%	55%	30%
Total Objetivo Operacional 21							100%	75%

Objetivo Operacional 22 - Estabelecer um novo modelo de elaboração e acompanhamento do orçamento

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018				
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/ Obs.	Result. Pond
1	Elaborar um novo procedimento para elaboração da proposta de orçamento	Procedimento elaborado	AAF	100%	30%	↓ 30%	33%	10%
2	Socializar a proposta do procedimento para elaboração do orçamento	Procedimento socializado	AAF	1	0	↓ 0%	33%	0%
3	Conceber internamente um aplicativo para elaboração do orçamento	Aplicativo concebido	AAF	1	0	↓ 0%	34%	0%
Total Objetivo Operacional 22							100%	10%

- b) Atividade não foi executada na íntegra por motivos de racionalização dos meios humanos em função das matérias mais urgentes. Transitou para o ano 2019.

Objetivo Operacional 23 - Optimizar a alocação de recursos

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018				
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/ Obs.	Result. Pond
1	Elaborar um Plano de financiamento do funcionamento da AAC, de acordo com o Plano estratégico e a missão da AAC	Plano elaborado	AAF	1	♦	♦	♦	♦
2	Socializar o Plano de funcionamento	Plano socializado	AAF	100%	♦	♦	♦	♦
Total Objetivo Operacional 23							♦	♦

- c) Atividade não foi executada na íntegra por motivos de racionalização dos meios humanos em função das matérias mais urgentes. Transitou para o ano 2019.

Objetivo Operacional 24 - Elaborar Plano de Comunicação sobre o Orçamento

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018				
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/ Obs.	Result. Pond
1	Elaborar um Plano de Comunicação do Orçamento e Contas	Plano elaborado	AAF	100%	30%	↓ 30%	30%	9%
2	Divulgar o Plano de Comunicação do Orçamento e Contas	Plano divulgado	AAF	100%	0%	↓ 0%	10%	0%
3	Capacitar os utilizadores para a utilização do software de gestão financeira	Nº dos utilizadores capacitados	AAF	3	3	→ 100%	60%	60%
Total Objetivo Operacional 24							100%	69%

- d) Em curso. A finalizar em 2019.

Objetivo Operacional 25 - Informatizar totalmente a gestão administrativa

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018				
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/ Obs.	Result. Pond
1	Elaborar um Manual de Procedimentos Administrativos e Financeiros, tendo em conta a informatização	Manual elaborado	AAF	100%	30%	↓ 30%	60%	18%
2	Socializar o Manual de Procedimentos Administrativos e Financeiros	Manual socializado	AAF	100%	0%	↓ 0%	10%	0%
3	Implementar o Manual de Procedimentos Administrativos e Financeiros	Manual implementado	AAF	100%	0%	↓ 0%	30%	0%
Total Objetivo Operacional 25							100%	18%

- e) Em curso. A finalizar em 2019.

Objetivo Operacional 26 - Elaborar novo Modelo de arrecadação de receitas

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018				
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/ Obs.	Result. Pond
1	Contratar uma firma de consultoria para elaborar um novo Modelo de financiamento da AAC	Firma contratada	AAF	1	♦	♦	♦	♦
2	Conceber um novo Modelo de financiamento da AAC	Novo modelo concebido	AAF	100%	♦	♦	♦	♦
3	Aprovar, socializar e implementar o novo Modelo de financiamento da AAC	Novo modelo implementado	AAF	100%	♦	♦	♦	♦
Total Objetivo Operacional 26							♦	♦

- f) Objetivo anulado para o ano 2018. Será retomado em 2019 com recurso a consultoria externa.

Objetivo Operacional 27 - Otimizar os processos de compras, contratações e celebrações de acordos

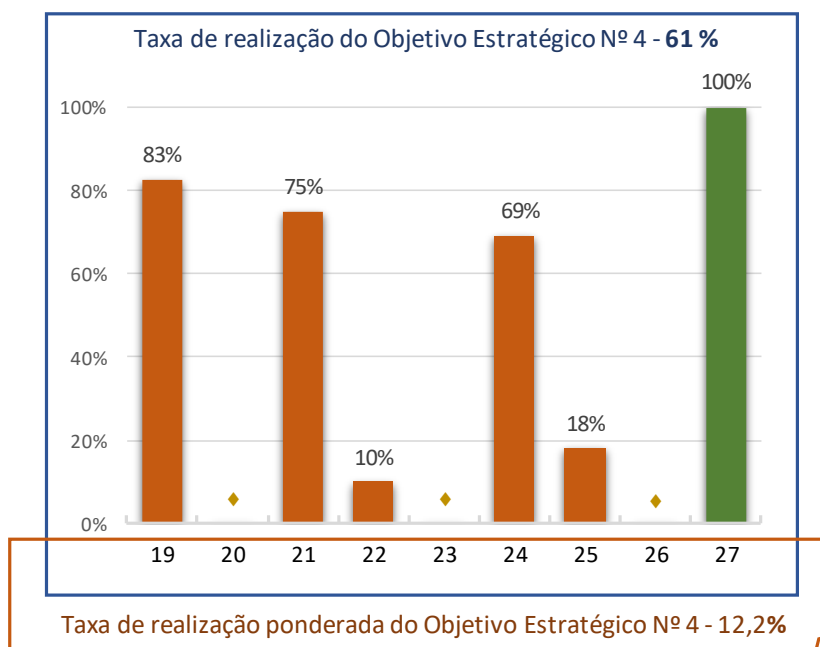
Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018				
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/ Obs.	Result. Pond
1	Elaborar e aprovar um Manual de procedimentos para a contratação pública	Manual aprovado	AAF	1	1	→100%	60%	60%
2	Socializar o Manual de procedimentos para a contratação pública	Manual socializado	AAF	100%	100%	→100%	10%	10%
3	Implementar o Manual de procedimentos para a contratação pública	Manual implementado	AAF	100%	100%	→100%	30%	30%
Total Objetivo Operacional 27							100%	100%

Tabela 10 – Distribuição da Ponderação dos Objetivos Operacionais no Âmbito do Objetivo Estratégico Nº 4

Nº Objetivo Operacional	19	20	21	22	23	24	25	26	27	Execução Obj. Estrat. Nº 4
Resultado por Objectivo	83%	♦	75%	10%	♦	69%	18%	♦	100%	
Peso	20%	♦	20%	15%	♦	15%	15%	♦	15%	100%
Resultado ponderado	17%	♦	15%	1%	♦	10%	3%	♦	15%	61%

Os Objetivos Operacionais nºs 20, 23 e 26 acabaram por serem anulados para o ano 2018 e não são considerados na análise do desempenho do Objetivo Estratégico nº 4. A sua ponderação acabou por ser distribuída, o mais equitativamente possível pelos restantes objetivos operacionais, de forma a que as ponderações totalizem 100%. Em resultado da ponderação de cada um dos objetivos operacionais definidos para o ano 2018 no seguimento do Objetivo Estratégico 4 obtivemos uma taxa de realização do Objetivo Estratégico nº 4 de 61%.

Figura 19 – Taxa de Execução do Objetivo Estratégico Nº 4 em Associação com os Respetivos Objetivos Operacionais



A Taxa de realização ponderada do Objetivo Estratégico Nº 4 é de 12,2%.

3.6.OE 5 - Imagem, autonomia e independência da AAC reforçadas

Para o cumprimento do OE 5 “Imagem, autonomia e independência da AAC reforçadas”, a AAC definiu para o ano 2018 no seguimento daquele objetivo estratégico onze Objetivos Operacionais prioritários.

São apresentadas, nos quadros seguintes, as principais atividades e ações desenvolvidas na prossecução de cada um dos Objetivos Operacionais, indicando o grau de concretização das atividades.

Legenda da Unidade Responsável:

AAF - Administrativa e Financeira; AED - Aeródromos; AIR - Aeronavegabilidade; AQ&SSP - Auditoria, Qualidade & SSP; CA - Conselho de Administração; GJ - Gabinete Jurídico; LIC - Licenciamento de Pessoal; NAV - Navegação Aérea; OPS - Operações de Voo; RE - Regulação Económica; RH - Recursos Humanos; SIC - Sistemas de Informação e Comunicação

Objetivo Operacional 28 - Consolidar a independência da regulação prevista na Lei

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018					
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/ Obs.	Result. Pond	
1	Implementar o Conselho Consultivo e o Fiscal Único da AAC	CC e FU implementados	CA	100%	50%	↓ 50%	9%	5%	a)
2	Assegurar a realização das reuniões do Conselho Consultivo	Nº reuniões realizadas	CA	MNQ	1	→ 100%	12%	12%	
3	Realizar as reuniões do CA estipuladas pela Lei	Nº reuniões realizadas	CA	12	13	↑ 108%	12%	13%	
4	Realizar as reuniões da Comissão Nacional FALSEC estipuladas pela Lei	Nº reuniões realizadas	CA	2	2	→ 100%	10%	10%	
5	Realizar as reuniões da Comissão Comissão Consultiva da Indústria estipuladas pela Lei	Nº reuniões realizadas	CA	MNQ	0	↓ 0%	10%	0%	
6	Realizar as reuniões requeridas do PNSO	Nº reuniões realizadas	CA	MNQ	0	♦	♦	♦	b)
7	Assegurar a preparação dos relatórios anuais requeridas pela Lei	Nº relatórios elaborados	CA	2	2	→ 100%	12%	12%	
8	Assegurar a aprovação do plano anual de atividades da AAC e respetivo orçamento	Nº documentos aprovados	CA	2	2	→ 100%	12%	12%	
9	Realizar um encontro de reflexão com todos os trabalhadores da AAC por ocasião do dia internacional dos trabalhadores	Nº encontros realizados	CA	1	0	↓ 0%	5%	0%	
10	Implementar o Gabinete de Planeamento e Monitorização (GPM)	Gabinete criado	CA	100%	100%	→ 100%	8%	8%	
11	Recrutar pessoal qualificado para o GPM	Nº técnicos recrutados	CA/RH	1	1	→ 100%	10%	10%	
Total Objetivo Operacional 28							100%	82%	

a) Conselho Consultivo da AAC foi constituído em 19 de dezembro de 2018. A UASE iniciou em 2018 o processo de seleção do Fiscal Único da AAC, tendo a Agência participado na definição dos TdR.

b) Atividade anulada para o ano 2018. Transitou para ano 2019.

Objetivo Operacional 29 - Reforçar a função da autoridade aeronáutica e autoridade competente da AVSEC

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018					
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/ Obs.	Result. Pond	
1	Rever o PNFTA	Nº documentos publicados no BO	AVSEC	1	1	→ 100%	100%	100%	
2	Desenvolver Programa de Emergência Sanitária		AVSEC	1	N.A.	♦	♦	♦	
3	Desenvolver CV CAR Facilitação		AVSEC	1	N.A.	♦	♦	♦	
Total Objetivo Operacional 29							100%	100%	c)

c) Após o anúncio da USAP-CMA tornou-se necessário a redefinição do plano de atividades e das prioridades, de modo a concentrar o esforço e os meios disponíveis na preparação para a USAP-CMA. Deste modo, as atividades “Elaboração do Programa de Emergência Sanitária” e “Elaboração do CV-CAR Facilitação” foram reagendadas para o ano subsequente.

Objetivo Operacional 30 - Consolidar os processos de regulamentação e implementação dos SARP dos Anexos da ICAO

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018				
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/ Obs.	Result. Pond
1	Rever Procedimento de monitorização dos Anexos Técnicos à Convenção	Procedimento revisto	GJ, AT	100%	100%	→ 100%	2%	2%
2	Analisar todas propostas de emendas aos Anexos Técnicos à Convenção	% das propostas de emendas analisadas	GJ, AT	80%	100%	↑ 125%	2%	3%
3	Formulação de respostas à ICAO	% das respostas formuladas	GJ, AT	100%	60%	↓ 60%	2%	1%
4	Notificação das diferenças identificadas	% das notificações das diferenças produzidas	GJ, AT	100%	100%	→ 100%	2%	2%
5	Revisão da Resolução 85/2014 - Define a estrutura responsável pela implementação do PNSO	Resolução revista	GJ, AT	19-01-18	19-01-18	→ 100%	2%	2%
6	Desenvolver uma proposta de Política de Segurança do Estado	Proposta desenvolvida	GJ, AT	26-01-18	26-01-18	→ 100%	2%	2%
7	Desenvolver um Draft de um Decreto-Lei sobre 83 Bis	Draft do Decreto-Lei desenvolvido	GJ, AT	19-01-18	19-01-18	→ 100%	2%	2%
8	Revisão dos CV-CAR 5, 6, 7	Nº dos CV-CARs revistos	GJ, AT	3	3	→ 100%	2%	2%
9	Instruction Evaluate AMO Holder Management Personnel	Instrução elaborada	GJ, AT	100%	100%	→ 100%	2%	2%
10	Instruction Nº 27DSV2015 Ground deicing anti-icing program	Instrução elaborada	GJ, AT	100%	100%	→ 100%	2%	2%
11	Revisão dos CV-CAR 8 e 9	Nº dos CV-CARs revistos	GJ, AT	2	2	→ 100%	2%	2%
12	Instruction Evaluate AOC Holder Management Personnel	Instrução elaborada	GJ, AT	100%	100%	→ 100%	2%	2%
13	Instrução Nº 20DSV2015: Restabelecimento dos Privilégios das Licenças e Reemissão e/ou Qualificações	Instrução elaborada	GJ, AT	100%	100%	→ 100%	2%	2%
14	Instrução: Normas sobre testes de perícia de TMA	Instrução elaborada	GJ, AT	100%	100%	→ 100%	2%	2%
15	Instrução: Designação de Examinadores de Técnicos de Manutenção de Aviões (TMA)	Instrução elaborada	GJ, AT	100%	100%	→ 100%	2%	2%
16	Instrução: Designação de examinadores de Controladores de Tráfego Aéreo (CTA)	Instrução elaborada	GJ, AT	100%	100%	→ 100%	2%	2%
17	Instrução: Designação de examinadores de oficial de operações de voo e Tripulação de Cabina	Instrução elaborada	GJ, AT	100%	100%	→ 100%	2%	2%
18	Instrução: Designação de examinadores de pilotos	Instrução elaborada	GJ, AT	100%	100%	→ 100%	2%	2%
19	Instrução sobre aceitação de ATO estrangeiros	Instrução elaborada	GJ, AT	100%	100%	→ 100%	2%	2%
20	Política de Cumprimento	Documentos elaborados	GJ, AT	1	1	→ 100%	2%	2%
21	Programa de Segurança Operacional	Documentos elaborados	GJ, AT	1	1	→ 100%	3%	3%
22	Revisão do Decreto-Lei n.º 57/05- Regime Geral de Contra-Ordenações aeronauticas	Documento revisto	GJ, AT	1	1	→ 100%	3%	3%
23	Regulamento sobre desvios	Documentos elaborados	GJ, AT	1	1	→ 100%	3%	3%
24	Revisão do diploma de assistência em escala	Documento revisto	GJ, AT	1	1	→ 100%	2%	2%
25	Diploma sobre Aviação Geral (Título XIV do Código Aeronáutico)	Documento elaborado	GJ, AT	1	1	→ 100%	3%	3%
26	Regulamento de transporte de Carga Aérea (Título VIII do Código Aeronáutico)	Documento elaborado	GJ, AT	1	1	→ 100%	3%	3%
27	Regulamento de transporte de Carga Postal Aérea (Título VIII do Código Aeronáutico)	Documento elaborado	GJ, AT	1	1	→ 100%	2%	2%
28	Diploma da Trabalho Aéreo (Título VIII do Código Aeronáutico)	Documento elaborado	GJ, AT	1	1	→ 100%	2%	2%
29	Rever PNSAC - Programa Nacional de Segurança Aviação Civil	Documento revisto	GJ, AT	1	1	→ 100%	2%	2%
30	Rever CV-CAR 12 - Segurança da Aviação Civil	Documento revisto	GJ, AT	1	1	→ 100%	2%	2%
31	Rever a Instrução de segurança sobre desinsetização de aeronaves	Documento revisto	GJ, AT	1	1	→ 100%	2%	2%
32	Rever a instrução sobre equipamentos de segurança	Documento revisto	GJ, AT	1	1	→ 100%	2%	2%
33	Rever a instrução sobre a gestão de risco	Documento revisto	GJ, AT	1	1	→ 100%	3%	3%
34	Desenvolver a instrução sobre avaliação dos riscos	Documento elaborado	GJ, AT	1	1	→ 100%	2%	2%
35	Desenvolver o regulamento sobre SMS	Documento elaborado	GJ, AT	1	1	→ 100%	2%	2%

Objetivo Operacional 30 - Consolidar os processos de regulamentação e implementação dos SARP dos Anexos da ICAO (Continuação)

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018				
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/Obs.	Result. Pond
36	Desenvolver instrução sobre avaliação MANPAD	Documento elaborado	GJ, AT	1	1	⇒ 100%	2%	2%
37	Desenvolver instrução sobre programa de segurança dos Serviços de Navegação Aérea	Documento elaborado	GJ, AT	1	1	⇒ 100%	2%	2%
38	Rever o Programa Nacional de Gestão de Crises (PNGC)	Documento revisto	GJ, AT	1	1	⇒ 100%	2%	2%
39	Rever e aprovar o Programa Nacional de Facilitação do Transporte Aéreo (PNFTA)	Documento revisto e aprovado	GJ, AT	1	1	⇒ 100%	3%	3%
40	Elaborar o CV CAR de facilitação	Documento elaborado	GJ, AT	1	1	⇒ 100%	3%	3%
41	Analisar a documentação LIC	Documentação analisada	GJ, AT	100%	100%	⇒ 100%	3%	3%
42	Analisar a documentação OPS/AIR	Documentação analisada	GJ, AT	100%	100%	⇒ 100%	3%	3%
43	Regulamento sobre requisitos de pessoal de handling	Documento elaborado	GJ, AT	1	1	⇒ 100%	2%	3%
44	Publicações Aeronáuticas_Doc. Surface movement / Visual Aids	Documento publicado	GJ, AT	1	1	⇒ 100%	2%	2%
45	Publicações Aeronáuticas_Doc. SMS	Documento publicado	GJ, AT	1	1	⇒ 100%	2%	2%
Total Objetivo Operacional 30							100%	101%

Objetivo Operacional 31 - Implementar o sistema de gestão dos processos da AAC

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018				
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/Obs.	Result. Pond
1	Constituir a Equipa Interna de Trabalho	Equipa constituída	CA AQ&SSP	28-02-19	♦	♦	♦	♦
2	Definir o modelo/sistema de mapeamento de processos	Grau de execução	CA AQ&SSP	100%	♦	♦	♦	♦
3	Mapear os processos da organização (Mapa de Processos e suas interações)	Nº de processos mapeados	AQ&SSP ET	MNQ	♦	♦	♦	♦
4	Implementar o sistema	Grau de implementação	AQ&SSP ET	100%	♦	♦	♦	♦
5	Avaliar o sistema implementado	Grau de execução	CA, AQ&SSP ET	20%	♦	♦	♦	♦
Total Objetivo Operacional 31							♦	♦

d) Objetivo anulado para o ano 2018 por motivos de racionalização dos meios humanos em função das matérias mais urgentes a nível da instituição. Transitou para o ano 2019.

Objetivo Operacional 32 - Otimizar o processo de desenvolvimento de software

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018				
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/Obs.	Result. Pond
1	Elaboração de procedimento	Procedimento elaborado	SIC	1	♦	♦	♦	♦
2	Aprovação do procedimento	Procedimento implementado	SIC	1	♦	♦	♦	♦
3	Implementação do sistema	Grau de implementação do sistema	SIC	100%	♦	♦	♦	♦
Total Objetivo Operacional 32							♦	♦

e) Objetivo Operacional 5 foi anulado para o ano 2018 por motivos de racionalização dos meios humanos em função das matérias mais urgentes a nível da instituição. Transitou para ano 2019.

Objetivo Operacional 33 - Estruturar sistemas voltados às áreas de negócio da AAC

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018				
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/Obs.	Result. Pond
1	Migração de dados do sistema anterior de gestão de reclamação para a nova plataforma	Grau de migração de dados	SIC	100%	100%	⇒ 100%	100%	100%
2	Disponibilização de Dashboard de reclamações às entidades reguladas	Dashboard disponibilizado	SIC	100%	♦	♦	♦	♦
3	Acompanhamento no processo de implementação de Módulo voo e reclamação na plataforma CASR	Grau de implementação	SIC	100%	♦	♦	♦	♦
Total Objetivo Operacional 33							100%	100%

f) Atividade anulada para o ano 2018 por motivos de racionalização dos meios humanos em função das matérias mais urgentes a nível da instituição. Transitou para ano 2019.

- g) A AAC decidiu não implementar o Módulo de Voo e das Reclamações na plataforma CASR, assim sendo a atividade foi anulada.

Objetivo Operacional 34 - Reforçar a imagem e credibilidade institucional

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018				
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/ Obs.	Result. Pond
1	Definição de Estratégia de comunicação	Estratégia de comunicação definida	SIC	100%	80%	↓ 80%	40%	32% h)
2	Desenvolvimento de campanhas Informativas e Publicitárias	Nº de campanhas desenvolvidas	SIC	MNQ	2	→ 100%	20%	20% i)
3	Workshops sobre as actividades da AAC	Nº de eventos realizados	SIC	MNQ	0	↓ 0%	15%	0%
4	Reportagens nos Mídias	Nº de reportagens realizadas	SIC	MNQ	1	→ 100%	15%	15% j)
5	Avaliação das campanhas	Nº de avaliações realizadas	SIC	MNQ	0	↓ 0%	10%	0%
Total Objetivo Operacional 34							100%	67%

- h) A Estratégia de Comunicação foi elaborada em 2018 e foi aprovada pelo CA no início do ano 2019.
- i) Objetivo Operacional 5 foi anulado para o ano 2018 por motivos de racionalização dos meios humanos em função das matérias mais urgentes a nível da instituição. Transitou para ano 2019.
- j) Foi produzida uma reportagem na sequência dos resultados da ICVM, não obstante de várias notícias que saíram após o envio das notas de imprensa e várias entrevistas realizadas nos órgãos de comunicação social.

Objetivo Operacional 35 - Estabelecer cooperação técnica internacional com autoridades de aviação civil de outros países

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018				
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/ Obs.	Result. Pond
1	Estabelecer Cooperação Técnica com Instituto Nacional da Aviação Civil (INAVIC) de Angola	Acordo de Cooperação assinado	CA	1	1	→ 100%	40%	40%
2	Estabelecer Cooperação Técnica com com Agência Nacional de Aviação Civil do Brasil (ANAC)		CA	1	1	→ 100%	40%	40%
3	Estabelecer Cooperação Técnica com Autoridade de Aviação Civil da República de Turquia, Directorate General of Civil Aviation of the Republic of Turkey		CA	1	1	→ 100%	20%	20%
Total Objetivo Operacional 35							100%	100%

Objetivo Operacional 36 - Realizar Fóruns Internacionais no País

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018				
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/ Obs.	Result. Pond
1	Realização, com apoio da ANAC do Brasil, do Workshop sobre a implementação dos requisitos de monitoramento, reporte e verificação (MRV) do Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSA)	Nº dos eventos realizados	CA REG ECON	1	1	→ 100%	20%	20%
2	Realização do Seminário internacional para membros da CAACL sobre os impactos da emissão de dióxido de carbono (CO2) no meio ambiente.	Nº dos eventos realizados	CA REG ECON	1	1	→ 100%	30%	30%
3	Realização da 6ª reunião do Regional Aviation Security and Facilitation Group (RASFALG)	Nº dos eventos realizados	CA AVSEC	1	1	→ 100%	50%	50%
Total Objetivo Operacional 36							100%	100%

Objetivo Operacional 37 - Garantir o início do processo de certificação de qualidade ISO da AAC

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018				
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/ Obs.	Result. Pond
1	Recrutar pessoal qualificado em materia de qualidade	Nº das pessoas qualificadas recrutadas	CA RH	1	1	→ 100%	30%	30%
2	Iniciar o projeto de certificação ISO	Grau de realização	CA GOASSP	80%	80%	→ 100%	70%	70%
Total Objetivo Operacional 37							100%	100%

Objetivo Operacional 38 - Concluir o processo de reorganização dos arquivos da AAC em parceria com o Arquivo Nacional

Nº	Ação/Atividade	Indicador desempenho	Unidade Respons.	2018					
				Meta	Result.	Grau exec.	Pond/ Obs.	Result. Pond.	
1	Reorganizar o arquivo geral em novo espaço	Grau de realização	CA	100%	♦	♦	♦	♦	
2	Aprovar os procedimentos de utilização dos arquivos da AAC		CA	100%	♦	♦	♦	♦	
3	Designar o responsável de arquivos da AAC		CA	100%	♦	♦	♦	♦	
Total Objetivo Operacional 38							♦	♦	i)

k) Atividade anulada para o ano 2018 por motivos de racionalização dos meios humanos em função das matérias mais urgentes a nível da instituição. Transitou para ano 2019.

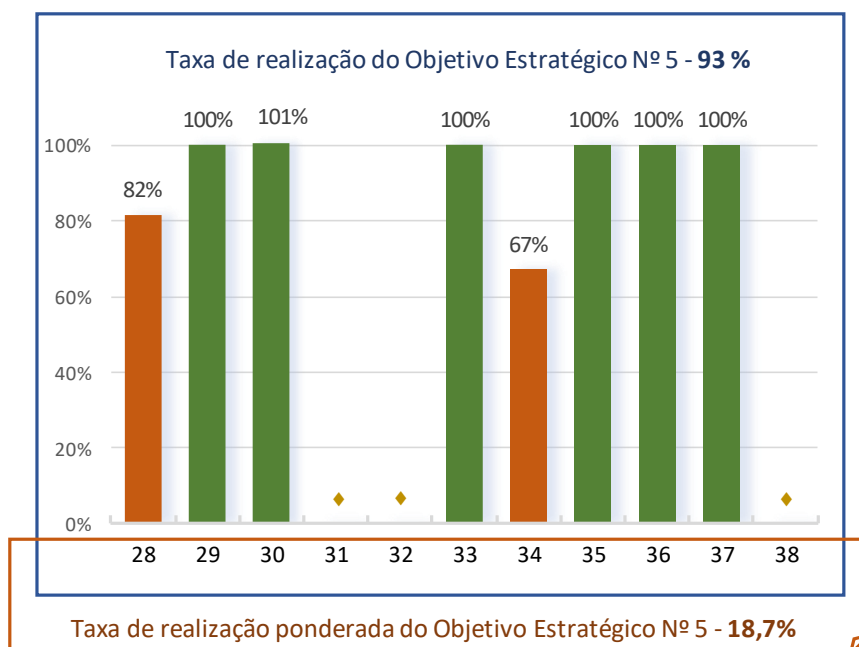
Tabela 11 – Distribuição da Ponderação dos Objetivos Operacionais no Âmbito do Objetivo Estratégico Nº 5

Nº Objetivo Operacional	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	Execução Obj. Estrat. Nº 5
Resultado por Objectivo	82%	100%	101%	♦	♦	100%	67%	100%	100%	100%	♦	
Peso	13%	13%	13%	♦	♦	13%	13%	13%	12%	10%	♦	100%
Resultado ponderado	11%	13%	13%	♦	♦	13%	9%	13%	12%	10%	♦	93%

Os Objetivos Operacionais nºs 31, 32 e 38 acabaram por serem anulados para o ano 2018 e não são considerados na análise do desempenho do Objetivo Estratégico nº 5. A sua ponderação acabou por ser distribuída, o mais equitativamente possível pelos restantes objetivos operacionais, de forma a que as ponderações totalizem 100%.

Em resultado da ponderação de cada um dos objetivos operacionais definidos para o ano 2018 no seguimento do OE 5 obtivemos uma taxa de realização do Objetivo Estratégico nº 5 de 93%.

Figura 20 – Taxa de Execução do Objetivo Estratégico Nº 5 em Associação com os Respetivos Objetivos Operacionais



A Taxa de realização ponderada do Objetivo Estratégico Nº 5 é de 18,7%.

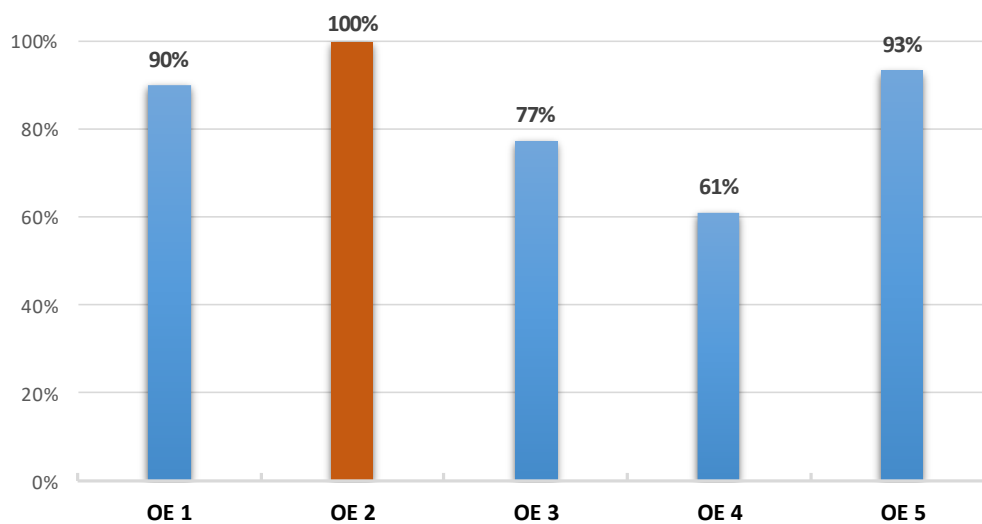
CAPÍTULO IV – APRECIÇÃO DOS RESULTADOS ALCANÇADOS

4.1. Apreciação Global

Em termos globais, a AAC obteve uma classificação quantitativa final de 84% relativamente à realização do seu Plano de Atividades para o ano 2018.

O resultado atingido em 2018 por cada um dos Objetivos Estratégicos pode ser verificado na figura seguinte.

Figura 21 – Desempenho Global do Plano de Atividades por Objetivo Estratégico - % de Realização Ponderada



Em termos de percentagem de realização atingida destaca-se o Objetivo Estratégico 2 “Elevado nível de segurança contra atos de interferência ilícita (Security) e processos de Facilitação melhorados”, seguido pelos Objetivos Estratégicos 5 e 1, “Imagem, autonomia e independência da AAC reforçadas” e “Segurança operacional (Safety) acrescida”, respetivamente.

De forma a quantificar o desempenho da AAC a nível global, foi atribuída a cada um dos cinco Objetivos Estratégicos a mesma ponderação, designadamente de 20%, totalizando os 100% de resultado esperado a nível da instituição quanto ao planeamento efetuado em sede do Plano de Atividades do ano 2018.

Tabela 12 – Taxa de Execução do Plano de Atividades do ano 2018

Nº Objetivo Estratégico	OE 1	OE 2	OE 3	OE 4	OE 5	Execução PA 2018
Resultado por Objectivo	90%	100%	77%	61%	93%	
Peso	20%	20%	20%	20%	20%	100%
Resultado ponderado	18%	20%	15%	12%	19%	84%

Em resultado da ponderação de cada um dos Objetivos Estratégicos definidos para o ano 2018 obtivemos uma taxa de realização do Plano das Atividades da instituição em 2018 de 84%.

4.2. Análise das causas dos desvios

As principais causas de incumprimento das atividades ou dos projetos não finalizados em 2018 prendem-se, principalmente, com fatores alheios ao controlo da AAC, dos quais se destaca a necessidade de preparação da instituição para o ICAO Coordinated Validation Mission (ICVM), prevista para o mês de Junho de 2018 e cuja comunicação de realização foi recebida após elaboração do Plano de Atividades do ano 2018, o que levou ao realinhamento das atividades inicialmente previstas no mesmo, no sentido da racionalização dos meios humanos em função das matérias mais urgentes para o setor da aviação civil.

Adicionalmente, não pode deixar-se de ter em conta diversos condicionantes relacionados com alterações de pressupostos ou de conjuntura supervenientes à planificação efetuada - como seja a adoção das emendas aos Anexos do Conselho da ICAO que comprometeram inevitavelmente o desempenho das atividades inicialmente planeadas.

Como tal, tornou-se necessária a eliminação ou suspensão de alguns dos objetivos operacionais e de algumas das atividades previstas no Plano de Atividades para 2018, a revisão dos objetivos operacionais e das atividades inicialmente estabelecidas, a consideração de algumas das atividades como não aplicáveis ou, ainda, a realização de atividades não planeadas em função de solicitações não previstas e cujo carácter de urgência se possa sobrepor às atividades constantes do Plano das Atividades.

A capacidade de adaptação indispensável nestas circunstâncias exigiu uma reclassificação das prioridades pré-estabelecidas, de forma a privilegiar as consideradas essenciais, mesmo que imprevisas, em algumas situações em detrimento das atividades inicialmente planeadas e aprovadas no Plano de Atividades para 2018, e em função dos recursos reais disponíveis, sejam eles humanos ou financeiros.

4.3. Desenvolvimento de medidas para um reforço positivo do desempenho

Identificada a necessidade de melhorar e promover os índices de eficácia no desempenho das suas atividades, a AAC iniciará no ano 2019 uma monitorização regular do desempenho das atividades programadas no seu Plano das Atividades, de forma a promover o seu acompanhamento no decorrer do ano e permitir identificar e corrigir eventuais desvios.

Esse acompanhamento permitirá desenvolver e implementar atempadamente o plano de ação em resposta aos eventuais desvios, por forma a não comprometer a realização das atividades programadas.

Nesse sentido, com a adoção de uma nova Estrutura Orgânica da AAC, foi criado o Gabinete de Planeamento e Monitorização, operacionalizado em 2018, com atribuições de implementação e monitorização de estratégias de gestão e de regulação do setor, bem como de identificação de medidas e/ou ações que permitam melhorar o desempenho organizacional com vista ao cumprimento da missão da AAC.

SEGUNDA PARTE – RELATÓRIO DE GESTÃO E CONTAS

CAPÍTULO V – RECURSOS HUMANOS

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

Ao longo do ano 2018 o desenvolvimento dos Recursos Humanos continuou a ser um dos vetores prioritários de atuação da AAC. As ações da Instituição neste domínio centraram-se, basicamente, no desenvolvimento profissional dos Recursos Humanos, na implementação de alguns instrumentos de gestão, na criação de novos instrumentos, revisão de alguns processos e metodologias, tendo-se registado a colaboração de todas as equipas, tudo numa estratégia de capacitação da AAC para o cumprimento das suas funções a nível de excelência.

6.1. Caracterização do quadro de pessoal da AAC

A AAC dispõe de quadro de pessoal próprio. Ao abrigo do Art.º 56 dos Estatutos da AAC, aprovados pelo Decreto-Lei nº 70/2014 de 22 de dezembro, com as devidas alterações efetuadas pelos Decreto-Lei nº 1/2016 de 11 de janeiro e Decreto-Lei nº 51/2016 de 10 de outubro, o pessoal da AAC encontra-se sujeito ao regime do contrato individual de trabalho, sendo abrangido pelo regime da previdência social dos trabalhadores por conta de outrem.

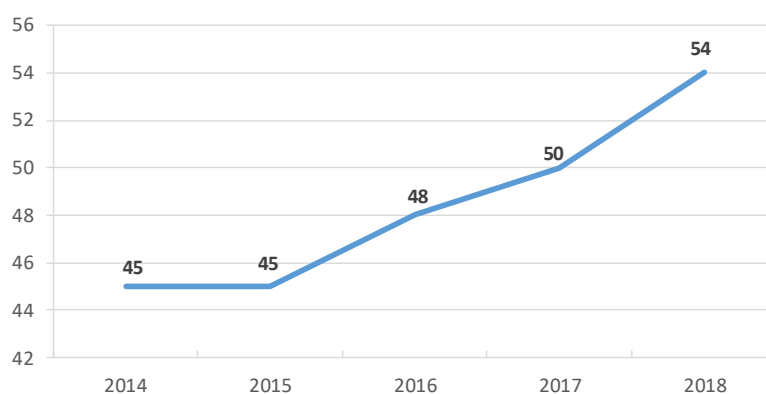
O recrutamento do pessoal da AAC encontra-se sujeito a concurso público e obedece aos princípios estabelecidos no Artigo 74º da Lei nº 14/VIII/2012, de 11 de julho (republicada).

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

6.2. Balanço Social da AAC

Na evolução dos Recursos Humanos da AAC durante os últimos anos constata-se a tendência de um contínuo aumento do número total de efetivos com vínculo à entidade o que se justifica com a necessidade de dotar o quadro de pessoal da AAC do número de colaboradores necessário para o prosseguimento dos objetivos e da missão da organização enquanto entidade reguladora do sector.

Figura 22 – Evolução dos Recursos Humanos da AAC no Período 2014-2018



Fonte: AAC

Unidade: nº trabalhadores

A necessidade de reforço do número de colaboradores durante o ano 2018 derivou da criação de novas unidades orgânicas, na sequência da alteração da estrutura orgânica da AAC e da necessidade de dar cumprimento às imposições internacionais em matéria de segurança da aviação civil, nomeadamente da ICAO, entre outras entidades, que têm periodicamente feito uma avaliação quantitativa e qualitativa dos Recursos Humanos desta Autoridade.

Concretamente, e tal como se pode constatar pela análise da tabela seguinte, numa perspetiva geral, verifica-se que em 2018 ocorreu um acréscimo real de 4 colaboradores com vínculo à entidade por contraposição a 2017, traduzindo-se em aumento na ordem de 8% do total dos efetivos em comparação com o ano 2017, atingindo o total de efetivos 54 colaboradores a 31 de dezembro de 2018. Note-se que o maior aumento dos efetivos se verificou no grupo profissional “Técnicos Superiores”.

Tabela 13 – Evolução do Total de Efetivos por Grupo Profissional, 2014-2018

Grupo Profissional	2014	2015	2016	2017	2018
Dirigentes	3	3	3	3	3
Coordenadores	12	12	12	11	12
Técnicos Superiores	8	9	12	11	15
Inspectores	11	10	11	15	14
Administrativos	7	7	4	4	4
Auxiliares	4	4	6	6	6
Total	45	45	48	50	54

Fonte: AAC

Unidade: nº trabalhadores

No ano 2018 foram desvinculados da AAC seis colaboradores, conforme as informações apresentadas na tabela seguinte.

Tabela 14 – Desvinculações por Grupo de Pessoal e Relação Jurídica de Emprego

Saídas	Coordenador	Técnico Superior	Inspector	Técnico Profissional	Administrativo	Auxiliar	Total
Total Efetivos	2	2	3	-	-	-	7
Nomeação	-	-	-	-	-	-	-
Pessoal do Quadro	-	-	-	-	-	-	-
Prestação de Serviços	-	-	-	-	-	-	-
Cedência de Pessoal	-	1	-	-	-	-	1
Requisição ou Destacamento	-	-	-	-	-	-	-
Outras Situações *	2	1	3	-	-	-	6
* Licença sem retribuição, suspensão por doença							

As admissões realizadas no decorrer do ano 2018 foram motivadas pela alteração da estrutura orgânica da AAC, que resultou na criação de novas unidades orgânicas e também pela saída/ mobilidade verificada a nível de titulares de determinadas funções, assim como pela necessidade de reforço técnico de algumas áreas que contam com um número reduzido de técnicos relativamente ao volume de trabalho com que se deparam.

Tabela 15 – Admissões por Grupo de Pessoal e Relação Jurídica de Emprego

Admissões	Coordenador	Técnico Superior	Inspector	Técnico Profissional	Administrativo	Auxiliar	Total
Total Efectivos	-	5	-	-	-	-	5
Nomeação	-	-	-	-	-	-	-
Pessoal do Quadro	-	5	-	-	-	-	5
Prestação de Serviços	-	-	-	-	-	-	-
Cedência de Pessoal	-	-	-	-	-	-	-
Requisição ou	-	-	-	-	-	-	-
Outras Situações	-	-	-	-	-	-	-

Foram admitidos em 2018 cinco novos colaboradores, todas pertencentes ao grupo profissional de Técnicos Superiores e em regime de contrato por tempo indeterminado, adstritos às seguintes áreas: Gabinete de Auditoria, Qualidade e SSP (um), Gabinete de Planeamento e Monitorização (um), Área de Recursos Humanos (um), Gabinete Jurídico (um) e Gabinete de Apoio ao Conselho de Administração (um).

A admissão dos quatro Técnicos Superiores realizou-se na sequência da conclusão do processo de recrutamento e seleção, iniciado em finais de 2017. Apenas o processo de recrutamento do Técnico Superior para Gabinete de Apoio ao Conselho de Administração foi desencadeado em 2018.

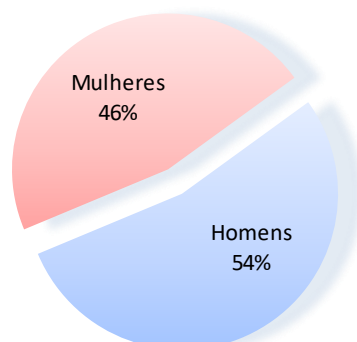
A distribuição de efetivos da AAC em 2018, por Grupo Profissional e Relação Jurídica de Emprego, encontra-se apresentada na tabela seguinte.

Tabela 16 – Distribuição de Efetivos por Grupo Profissional e Relação Jurídica de Emprego, em 2018

Tipo de vínculo	Género	Dirigente	Coordenador	Técnico Superior	Inspector	Administrativo	Auxiliar	Total
Nomeação	H	1	-	-	-	-	-	1
	M	-	-	-	-	-	-	-
	T	1	-	-	-	-	-	1
Pessoal do Quadro	H	2	6	5	8	1	1	23
	M	-	4	10	2	3	5	24
	T	2	10	15	10	4	6	47
Prestação de Serviços	H	-	1	-	-	-	-	1
	M	-	-	-	-	-	-	-
	T	-	1	-	-	-	-	1
Cedência de Pessoal	H	-	1	-	3	-	-	4
	M	-	-	-	1	-	-	1
	T	-	1	-	4	-	-	5
Requisição ou Destacamento	H	-	-	-	-	-	-	-
	M	-	-	-	-	-	-	-
	T	-	-	-	-	-	-	-
Outras Situações	H	-	-	-	-	-	-	-
	M	-	-	-	-	-	-	-
	T	-	-	-	-	-	-	-
Total de Efetivos	H	3	8	5	11	1	1	29
	M	-	4	10	3	3	5	25
	T	3	12	15	14	4	6	54

Em matéria de género, o quadro de pessoal integra, a 31 de dezembro de 2018, 29 homens e 25 mulheres. O sexo masculino continua a representar, assim, a maioria dos colaboradores com 54%, fruto da natureza maioritariamente operacional da AAC.

Figura 23 – Distribuição de Efetivos por Género em 2018



No que diz respeito à estrutura etária, em 2018 constata-se, em termos gerais, uma maior percentagem de trabalhadores efetivos com idades compreendidas entre os 31 e os 40 anos, ou seja, 41%, seguido pelos trabalhadores na faixa etária entre 41 e 50 anos, com 28%.

Tabela 17 – Distribuição de Efetivos por Idade, em 2018

Idade	Mulheres		Homens		Total	
	Nº Colab.	%	Nº Colab.	%	Nº Colab.	%
21 a 30 anos	1	4%	1	3%	2	4%
31 a 40 anos	11	44%	11	38%	22	41%
41 a 50 anos	7	28%	8	28%	15	28%
51 a 60 anos	6	24%	4	14%	10	19%
Mais de 60 anos	0	0%	5	17%	5	9%
Total	25	100%	29	100%	54	100%

Em 2018 constata-se que os trabalhadores detentores de habilitações literárias de nível superior representam a maioria do universo dos efetivos, num total de 72%.

Tabela 18 – Distribuição de Efetivos por Nível Académico, em 2018

Habilitações Literárias	Mulheres		Homens		Total	
	Nº Colab.	%	Nº Colab.	%	Nº Colab.	%
Ensino Superior	16	64%	23	79%	39	72%
Ensino Médio	1	4%	1	3%	2	4%
Ensino Secundário	5	20%	4	14%	9	17%
Ensino Básico	3	12%	1	3%	4	7%
Total	25	100%	29	100%	54	100%

Relativamente à antiguidade na AAC, dividindo os trabalhadores em grupos por tempo de serviço, constata-se que, no final de 2018, o grupo que representava a maior percentagem de trabalhadores era o que possuía menos que 5 anos de serviço (46%). Nos restantes grupos de trabalhadores observa-se a tendência de diminuição da representatividade do grupo na medida de aumento da antiguidade dos trabalhadores.

Tabela 19 – Distribuição de Efetivos por Antiguidade, em 2018

Antiguidade	Mulheres		Homens		Total	
	Nº Colab.	%	Nº Colab.	%	Nº Colab.	%
Até 5 anos	12	48%	14	48%	26	48%
6 a 10 anos	4	16%	6	21%	10	19%
11 a 20 anos	3	12%	5	17%	8	15%
21 a 30 anos	6	24%	4	14%	10	19%
Total	25	100%	29	100%	54	100%

Por se tratar de um setor intensivo em termos de regulamentação e tecnologia, comprometido em manter altos níveis de segurança e de confiabilidade, e que implica o cumprimento de normas e padrões impostos pelos organismos internacionais, a capacitação dos Recursos Humanos da AAC é estratégica e fundamental para o bom desempenho das atividades da Agência.

Para garantir que os colaboradores possam cumprir as suas atribuições com a qualidade necessária, foram realizadas em 2018 as ações de formação, abordando diversos temas, cuja relação se apresenta no quadro seguinte.

Tabela 20 – Ações de Formação Realizadas em 2018

Ações de Formação realizadas no ano de 2018	
Safety Management Systems (SMS) For Civil Aviation*	Safety Assessment at Aerodromes
IAS/ ISATS Training and Implementation*	Validation Workshop of ANS and AED Components of CITS
Dangerous Goods Regulations (DGR) Cat. 6 - Initial (IATA)	ICAO GSI Air Cargo
Best Practices for National Auditors	GSI-OPS
Auditoria da Qualidade face à ISO 9001:2015	Surveillance or SAA Safety oversight flight operations inspector
Auditoria de Instituições Públicas	Customised State Safety Programme Implementation Course
Contabilidade e Análise Financeira	Air Traffic System Incident Analysis Workshop
Workshop Implementação do CORSIA	AEROTEL / CNS Service Provider - Certification
Avaliação e Gestão do Desempenho	ANS Inspector
Implementação de Sistemas de Gestão da Qualidade ISSO 9001:2015	Regional USAP-CMA Seminar
Auditoria da Qualidade face à ISO 9001:2015	Senior and Middle Managers training Course: Managing Compliance with ICAO SARPs
Logística	SMS implementation course
Auditoria de Instituições públicas	SSP implementation course
Aerodrome Emergency Response	Regional Workshop on USOAP-CMA
Assisting Travelers with Special Needs (e-learning)	

*- Realizado internamente

Em síntese, ao longo de 2018 foram realizadas 29 ações de formação, das quais 13 foram ministradas em Cabo Verde, 15 em outros países e 1 através do sistema *e-learning* (formação *on-line*). O número de participações ascendeu a 65, sendo a grande maioria (69%) correspondente a ações realizadas em Cabo Verde, e as restantes a ações realizadas no exterior e *on-line*, com 29% e 2%, respetivamente.

As ações de formação realizadas abrangeram um total de 65 beneficiários, sendo que 45 beneficiários participaram em ações de formação nacional, 19 em formações internacionais e 1 em formação na modalidade *e-learning*.

Tabela 21 – Tipologia de Ações de Formação Realizadas em 2018

Tipologia da Formação	Ações de formação		Participantes	
	Nº	%	Nº	%
Nacional	13	45%	45	69%
Internacional	15	52%	19	29%
E-learning	1	3%	1	2%
Total	29	100%	65	100%

Em termos de Unidade Orgânica destacam-se pelo número das formações realizadas: Área de Segurança e Facilitação (AV SEC) com 12 participações em formações, seguida pelas Áreas de Aeronavegabilidade (AIR) e de Operações de Voo (OPS), com 8 participações cada.

Figura 24 – Formações por Unidade Orgânica

