



ANAC

Autoridade Nacional da Aviação Civil



**RELATÓRIO DE ATIVIDADES,
GESTÃO E CONTAS 2017**

FICHA TÉCNICA

Título

Autoridade Nacional da Aviação Civil
Relatório de Atividades, Gestão e Contas 2017

Edição

ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil
Rua B – Edifícios 4, 5, 6
Aeroporto Humberto Delgado, 4 – 1749-034 Lisboa
Telef.: +351 218 423 500 / Fax.: +351 218 402 398 / e-mail: geral@anac.pt
www.anac.pt

Coordenação técnica

Gabinete de Estudos e Controlo de Gestão – Primeira Parte
Direção de Gestão de Recursos – Segunda Parte
Departamento de Recursos Humanos
Departamento de Recursos Financeiros

Imagem e Grafismo

Departamento de Comunicação

Periodicidade

Anual

Data de Edição

Abril 2018

ÍNDICE

	Pág.
MENSAGEM DO PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO	5
NOTA PRÉVIA	7
PRIMEIRA PARTE – RELATÓRIO DE ATIVIDADES	
CAPÍTULO I – INTRODUÇÃO	11
1.1. Breve Análise Conjuntural do Setor	12
1.2. Caracterização da ANAC	15
1.3. Orientações Gerais e Específicas prosseguidas pela ANAC	17
CAPÍTULO II – APRECIÇÃO DOS RESULTADOS ALCANÇADOS	19
2.1. Apreciação Global	20
2.2. Análise das causas de desvios	21
2.3. Desenvolvimento de medidas para um reforço positivo do desempenho	21
CAPÍTULO III – RELATÓRIO DO ESTADO DE REGULAÇÃO DO SETOR	23
3.1. Área Internacional	24
3.1.1. <i>Cooperação com autoridades aeronáuticas de outros países</i>	24
3.1.2. <i>Participação em grupos de trabalho internacionais</i>	24
3.1.3. <i>Realização de auditorias de organizações internacionais à ANAC</i>	28
3.1.4. <i>Participação da ANAC em auditorias de organizações internacionais a outros países</i>	29
3.2. Regulamentação e Perspetivas Futuras de Alteração no Setor de Aviação Civil	29
3.2.1. <i>Panorama Europeu</i>	29
3.2.2. <i>Panorama Internacional e Cooperação no Espaço Lusófono</i>	31
3.2.3. <i>Panorama Nacional: Iniciativas e Projetos Legislativos e Regulamentares</i>	32
3.2.4. <i>Ações de divulgação da Regulamentação relativa aos Drones</i>	39
3.3. Supervisão, Inspeção e Fiscalização dos Operadores	39
3.4. Supervisão, Inspeção e Fiscalização das Organizações	43
3.5. Supervisão, Inspeção e Fiscalização das Infraestruturas	44
3.6. Supervisão, Inspeção e Fiscalização das Aeronaves	45
3.7. Regulação Económica	46
3.7.1. <i>Regulação Económica do transporte aéreo</i>	46
3.7.2. <i>Regulação Económica dos Aeroportos e dos Prestadores de Serviço de Navegação Aérea</i>	49
3.8. Consumidores - Proteção ao Passageiro	52
CAPÍTULO IV – EXECUÇÃO DO PLANO DE ATIVIDADES 2017	55
4.1. Apreciação, por parte dos utilizadores, da quantidade e qualidade dos serviços prestados – Reclamações apresentadas no Livro de Reclamações	56
4.2. Avaliação do sistema do controlo interno	57



ÍNDICE (continuação)

4.3	Atividades desenvolvidas e resultados alcançados	60
4.4.1.	<i>Assessoria ao Governo</i>	62
4.4.2.	<i>Reforço da ação de supervisão, garantindo a segurança</i>	65
4.4.3.	<i>Adequação da regulação do setor às necessidades do sistema de aviação civil</i>	70
4.4.4.	<i>Reforço da sustentabilidade económico-financeira</i>	74
4.4.5.	<i>Melhoria da Qualidade dos Serviços Prestados e Divulgação da Atividade da ANAC</i>	75
		Pág.
	SEGUNDA PARTE – RELATÓRIO DE GESTÃO E CONTAS	
	CAPÍTULO V – RECURSOS HUMANOS	85
5.1	Afetação real e prevista dos Recursos Humanos	86
5.2	Trabalhadores da ANAC	88
5.3	Qualificações	91
5.4	Formação e Desenvolvimento	92
5.5	Estrutura Etária	93
	CAPÍTULO VI – ANÁLISE FINANCEIRA, ECONÓMICA E ORÇAMENTAL	97
6.1	Afetação real e prevista dos Recursos Financeiros	98
6.2	Caracterização e Síntese Evolutiva	100
6.2.1.	<i>Análise Orçamental</i>	104
6.2.2.	<i>Análise Económico-Financeira</i>	108
6.3	Execução Orçamental	110
6.3.1.	<i>Execução Orçamental da Receita</i>	110
6.3.2.	<i>Execução Orçamental da Despesa</i>	112
6.4	Saldos de Gerência	114
6.5	Execução Patrimonial	115
6.5.1.	<i>Contas de Balanço</i>	115
6.5.2.	<i>Contas de Resultados</i>	117
6.6	Aplicação de Resultados	118
6.6.1.	<i>Resultados de 2016</i>	118
6.6.2.	<i>Resultados de 2017</i>	120
	CAPÍTULO VII – DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS	121
7.1	Demonstrações Financeiras	122
7.2	Anexos às Demonstrações Financeiras	126
7.3	Declaração de Responsabilidade	146
7.4	Parecer do Fiscal Único	148
7.5	Certificação Legal de Contas	151
	ANEXOS – SIGLAS E ABREVIATURAS	155



MENSAGEM DO PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Este relatório descreve a atividade prosseguida pela Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) durante o ano 2017. Em cumprimento da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, é enviado à Assembleia da República e publicado na página eletrónica desta Autoridade.

Pretende-se, com este documento, prestar informação aos interessados relativamente à atividade desenvolvida no exercício económico em análise, e aos resultados alcançados. Na análise do desempenho apresentada foram apurados os resultados de cada objetivo definido, tendo em conta as métricas dos respetivos indicadores de medida considerando as perspetivas eficácia, eficiência e qualidade. São igualmente identificados neste documento os desvios verificados, respetivas causas, e apresentadas medidas para um reforço positivo do desempenho.

O ano de 2017 foi caracterizado por uma expansão significativa do setor a nível mundial e em particular em Portugal, onde o número de passageiros processados nos aeroportos nacionais ultrapassou a marca histórica de 50 milhões.

Este crescimento acelerado encerra em si diversos desafios para todos os intervenientes no sistema de aviação civil nacional, quer sejam operadores de transporte, gestores de infraestruturas aeroportuárias, ou prestadores de serviços, tendo requerido uma atenção especial da ANAC devido à necessidade de compatibilização entre a crescente pressão sobre o sistema e as garantias de manutenção dos mais elevados padrões de segurança na dupla vertente de *safety* e *security*.

Neste capítulo, e apesar de diversos constrangimentos externos relacionados com a gestão orçamental dos organismos incluídos no perímetro de consolidação do Orçamento do Estado, que colocaram em causa algumas iniciativas importantes previstas no Plano de Atividades para 2017, a capacidade de adaptação da ANAC, conferido pelo seu estatuto de autoridade reguladora independente e o trabalho que tem vindo a ser efetuado no sentido de a dotar de recursos humanos qualificados e motivados, desempenhou um papel crucial na sua capacidade de responder às exigências do setor.

No decurso de 2017 foram observados diversos eventos disruptivos da atividade do transporte aéreo com impacto significativo, dos quais se destacam os processos de insolvência de transportadoras aéreas europeias, greves de transportadoras aéreas e a interrupção do abastecimento de combustível no Aeroporto Humberto Delgado. Estes eventos singulares obrigaram a uma adaptação e reorientação das linhas estratégicas definidas pelo Conselho de Administração desta Autoridade, de modo a responder de forma adequada e tempestiva às necessidades dos passageiros e demais *stakeholders*. Sublinha-se aqui o pioneirismo da ANAC no apoio aos passageiros que ficaram sem voos de retorno a Portugal em consequência da falência da companhia aérea Monarch.

É possível afirmar que os objetivos previstos para 2017 foram globalmente superados. Efetivamente, não obstante os constrangimentos orçamentais ocorridos no decurso da gerência, a ANAC, obteve, em termos globais, uma classificação de desempenho final

de 116,53%, relativamente ao seu Plano de Atividades apresentado à Assembleia da República.

Este resultado foi possível face à superação dos objetivos associados à regulação do setor da aviação civil, ao esforço na garantia da sustentabilidade económica e financeira e às medidas associadas à melhoria da qualidade dos serviços prestados e de divulgação da atividade da ANAC.

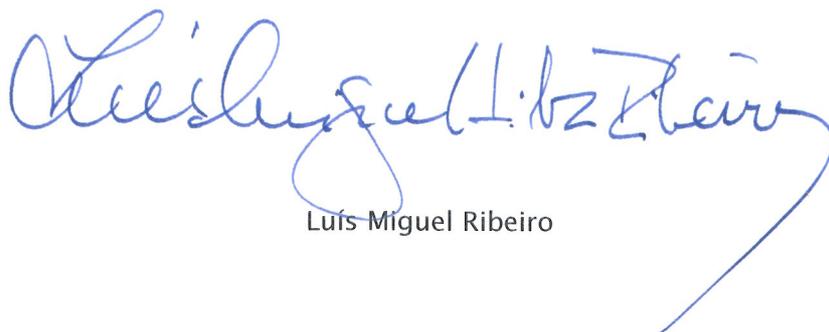
Ainda em 2017, e numa lógica de regulação supranacional, a ANAC foi auditada diversas vezes pelos organismos internacionais que regulam o setor da aviação civil, tendo sido obtidos resultados positivos nas duas vertentes de segurança (*safety* e *security*), com melhorias assinaláveis relativamente a processos anteriores. Efetivamente, verificou-se uma melhoria da posição da ANAC nestes rankings, colocando Portugal acima da média dos Estados europeus em termos de conformidade com as normas estabelecidas pela ICAO, o que confirma a confiança na segurança da Aviação Civil Portuguesa.

Internamente, foram aprovados os regulamentos da ANAC, permitindo a abertura de diversos procedimentos concursais, que garantiram já em 2017 capacidade de resposta aos novos desafios, mas acima de tudo permitirão, em 2018, a capacitação desta Autoridade com o potencial de recursos humanos adequado ao cumprimento da sua missão, num quadro de exigência crescente.

Gostaria, finalmente, de deixar uma última referência ao esforço e empenho dos trabalhadores da ANAC que garantiram um nível de desempenho que superou o inicialmente projetado num ano particularmente exigente, contribuindo para o reforço positivo da imagem da ANAC.

Lisboa, 30 de abril de 2018

O Presidente do Conselho de Administração da ANAC



Luís Miguel Ribeiro

NOTA PRÉVIA

Este Relatório encontra-se dividido em duas partes: a primeira, relativa ao Relatório de Atividades e a segunda, relativa ao Relatório de Gestão e Contas.

No âmbito do ciclo anual de gestão das instituições, estas devem efetuar um balanço periódico da sua atividade das instituições. Nessa conformidade, e para a ANAC, apresenta-se, na primeira parte deste documento, a demonstração qualitativa e quantitativa dos resultados alcançados nos diversos objetivos programados e dos desvios correspondentes verificados. Ainda nesta primeira parte e no âmbito do princípio da transparência, inclui-se informação mais detalhada no que respeita ao estado de regulação do setor, de forma a constituir um meio de informação sobre a atividade desenvolvida,

No **capítulo I**, constituindo a nota introdutória do presente documento, é apresentada uma breve análise da evolução do tráfego relativa ao ano de 2017, sendo posteriormente feito o enquadramento da atividade prosseguida pela ANAC e sua caracterização, com descrição dos principais objetivos e linhas de ação definidos.

O **capítulo II** apresenta, de forma breve, a apreciação dos resultados alcançados em termos globais, face aos objetivos e metas traçados, bem como uma análise aos desvios verificados e ao desenvolvimento de medidas para um reforço positivo do desempenho.

O **capítulo III** diz respeito ao referido relatório anual do estado de regulação do setor de aviação civil no período de 2017. A regulação do setor é avaliada em 8 campos de ação distintos: área internacional, regulamentação produzida, supervisões, inspeções e fiscalizações de Operadoras, de Organizações, de Infraestruturas e de Aeronaves, Regulação Económica, e a nível dos consumidores, na área da proteção ao passageiro.

No **capítulo IV** são demonstrados os resultados alcançados e os desvios verificados relativamente aos principais objetivos operacionais definidos pela ANAC, e inclui, ainda, informação quanto a:

- avaliação do sistema de controlo interno da ANAC; e
- atividades desenvolvidas, previstas e não previstas no Plano de Atividades da Autoridade.



A segunda parte deste documento é dedicada ao Relatório de Gestão e Contas, incluindo a informação respeitante aos Recursos Humanos e Financeiros da ANAC.

O **capítulo V** diz respeito aos Recursos Humanos da ANAC, incluindo a afetação real e prevista dos Recursos Humanos, para além de uma análise aos trabalhadores da ANAC, abrangendo informação quanto às qualificações, estrutura etária e a nível da formação e desenvolvimento, para o ano 2017.

No **capítulo VI** são analisados os Recursos Financeiros da ANAC, incluindo a sua afetação real e prevista, e é incluída informação referente ao Relatório e Contas da ANAC, relativo ao ano 2017, sendo efetuada uma análise financeira, económica e orçamental.

O **capítulo VII** integra as Demonstrações Financeiras, incluindo o Parecer do Fiscal Único e a Certificação Legal de Contas para o exercício de 2017.

Por fim, nos Anexos, é apresentada uma lista com as siglas e abreviaturas utilizadas na elaboração deste documento.

PRIMEIRA PARTE







CAPÍTULO I
Introdução

1.1 – BREVE ANÁLISE CONJUNTURAL DO SETOR

Em 2017 a economia mundial relançou um novo ciclo de crescimento global impulsionado pelo investimento e pelas trocas comerciais, que deverá manter-se nos próximos anos apesar do produto potencial continuar abaixo dos níveis pré-criese, inclusive nos mercados emergentes. O crescimento do produto potencial deverá ser um dos temas impulsionadores de reformas estruturais a levar a cabo nas economias emergentes e em desenvolvimento, afetadas igualmente pela evolução desfavorável do preço das *commodities*.

O recrudescimento do protecionismo e a manutenção das tensões geopolíticas são igualmente considerados fatores de entrave ao crescimento económico, sendo que o colapso do preço dos combustíveis, ente 2014 e 2016, não produziu a totalidade dos efeitos benéficos esperados no crescimento global.

De acordo com as estimativas do Banco Mundial (BM), em 2017 a economia global deverá ter registado um nível de crescimento de cerca de 3%, que compara favoravelmente com o aumento de 2,4% do ano anterior, confirmando os sinais de entrada num ciclo de crescimento. Mais de metade dos países registaram crescimentos nas suas economias, suportados, em grande parte, pelo investimento.

Para as economias desenvolvidas e em desenvolvimento, o BM estima um crescimento em 2017 de 2,3% (com o contributo particular dos países da zona Euro - 2,4% em 2017, mais 0,7 p.p. em relação a 2016) e 4,3%, respetivamente.

Na zona Euro, com o desemprego a regressar aos níveis de 2009 e a valorização do Euro, a inflação manteve-se em níveis muito baixos, pressionando os preços das importações. Confirmada a maior resiliência do sistema financeiro e a mitigação dos riscos ligados às baixas taxas de juro, as perspetivas de longo prazo para a zona Euro são perturbadas pelos constrangimentos inerentes ao envelhecimento da população e consequente sustentabilidade dos sistemas de segurança social, e pelas disparidades competitivas entre os países.

No plano nacional, as contas preliminares do INE apontam para um crescimento, em volume, do Produto Interno Bruto de cerca de 2,7%, superior ao crescimento de 1,6% verificado em 2016, sendo que aumentou o contributo da procura interna para essa variação de 1,6% em 2016 para 2,9% em 2017. Esta variação reflete a aceleração do investimento que regista uma taxa de variação de 8,4% (0,8% em 2016), a maior dos últimos 19 anos. Para o crescimento do investimento contribuiu o comportamento da Formação Bruta de Capital Fixo de 9%, que supera significativamente a variação de 1,5% registada no ano anterior. Em termos nominais o PIB cresceu 4,1% (3,2% em 2016).

A procura externa líquida contribuiu negativamente para a variação do PIB em cerca de -0,2 p.p. em consequência de uma aceleração das exportações menos intensa do que das importações. As exportações de bens e serviços, em volume, cresceram de 4,4% em 2016 para 7,9% em 2017. O défice público saldou-se em cerca de 1,1% do PIB, o que compara com os 2,1% apurados em 2016.

O Índice de Preços no Consumidor (IPC) registou uma taxa de variação média anual de 1,4%, a maior dos últimos 5 anos, substancialmente acima dos 0,6% do ano anterior.

O emprego para o conjunto dos ramos de atividade registou em 2017 uma evolução positiva de 3,3%, com o desemprego a atingir o valor de 8,9%, traduzindo uma evolução positiva de 2,2 p.p. em relação ao ano anterior.

No que se refere ao transporte aéreo no segmento de passageiros, e de acordo com os dados da *International Air Transport Association* (IATA), 2017 regista em termos de Passageiros-Quilómetro Transportados (RPK) mundiais, um crescimento de 7,6% em relação ao ano anterior, um desempenho acima da taxa média de crescimento de 5,5% dos últimos 10 anos. A capacidade oferecida, medida em termos de Lugares-Quilómetro Disponíveis (ASK) aumentou 6,3% e a taxa de ocupação cresceu 0,9 p.p. para um novo máximo de 81,4% (80,4% em 2016). Em termos de conectividade, a IATA estima em termos do indicador RPK, um aumento de 7,6% em relação a 2016.

No segmento da carga aérea, o tráfego mundial em termos de Tonelada-Quilómetro Transportadas (FTK) cresceu 9% em relação à procura de 2016 (3,6% no ano anterior). As taxas de ocupação de carga cresceram 2,5 p.p. para 45,5%. O desempenho do transporte de carga, medido em FTK é o maior desde 2010. Em termos de capacidades, a oferta de FTK cresceu 3% em 2017 por comparação com o período homólogo.

Por zona geográfica, o tráfego internacional em relação ao ano anterior, medido em RPK, é o seguinte: América latina (+7%), Ásia-Pacífico (+10,1%), Médio Oriente (+6,4%), Europa (+8,2 %) América do Norte (+4,2%) e África (+6,3%).

As companhias aéreas europeias registaram um aumento de atividade, medido em RPK, de 8,2% para um aumento de capacidade de 6,1% e uma taxa de ocupação de 84,4% (+1,6 p.p. em relação a 2016), a mais elevada de todas as regiões.

Em Portugal, destaca-se o aumento de 9,9% no número de aterragens e descolagens no conjunto das principais infraestruturas aeroportuárias nacionais. O tráfego internacional, que representa cerca de 64,9% dos movimentos totais (64,2% em 2016), cresceu 11,2%, e os movimentos domésticos aumentaram 7,6% em relação a 2016. No ano anterior o número de movimentos domésticos crescera 21,7% em termos homólogos.

O total de passageiros processados manteve a trajetória ascendente, tanto no tráfego doméstico como no internacional, tendo crescido no total 16,4% face a 2016 (cresceu 14,4% no ano anterior). Para esta evolução contribuiu a subida do número de passageiros transportados nos voos internacionais em 17,1% (12,7% em 2016) e do número de passageiros transportados em voos domésticos, com um acréscimo de 13,4% em relação a 2016 (21,6% no ano anterior).

Já o no que à carga¹ processada diz respeito, registou-se um crescimento homólogo, em volume, de 20,9%, depois de ter estagnado (+0,1%) em termos homólogos o ano anterior.

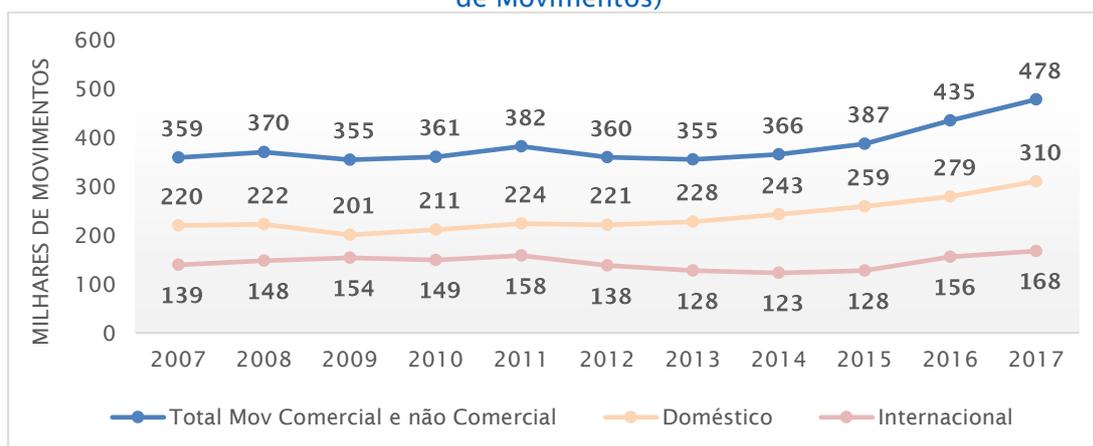
¹ Exclui o transporte de correio.

Em termos dos indicadores RPK e FTK, registaram-se em 2017 nas principais infraestruturas aeroportuárias nacionais, 172.683 milhões no primeiro e 939 milhões no segundo, evidenciando um crescimento de 18,9% e 33,4%, respetivamente, face ao período homólogo anterior.

Em termos globais, a IATA prevê que o segmento do transporte de carga cresça, em termos de FTK, a uma média de 4,9% até 2022 na esteira do crescimento económico global. Em termos do transporte de passageiros, medido em RPK, a IATA antevê um crescimento mais moderado, dado que o previsível aumento dos custos operacionais provocados pelo aumento do preço do *jet fuel*, bem como pelo aumento dos custos com salários, o que deverá atenuar o estímulo à procura pela via da redução das tarifas.

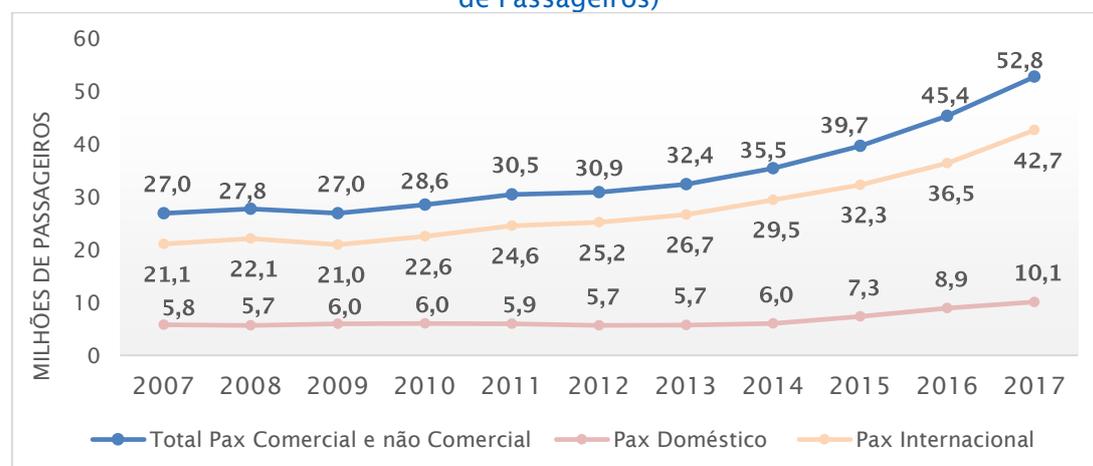
O contexto de crescimento, em articulação com a recuperação económica nacional e internacional, não obstante a previsível atenuação do seu ritmo, abona a favor da expectativa do crescimento da procura dos serviços de transporte aéreo para os próximos anos.

GRÁFICO 1 - Total Movimentos Comerciais e não Comerciais - Evolução 2007-2017 (n.º de Movimentos)



Fonte: ANAC

GRÁFICO 2 - Total Passageiros Comerciais e não Comerciais - Evolução 2007-2017 (n.º de Passageiros)



Fonte: ANAC

GRÁFICO 3 - Total Carga Comercial e não Comercial - Evolução 2007-2017



Fonte: ANAC

1.2 - CARACTERIZAÇÃO DA ANAC

Com a publicação da Lei-Quadro das Entidades Reguladoras, Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, e consequente publicação dos estatutos da ANAC pelo Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, a ANAC passou a ser uma pessoa coletiva de direito público, com a natureza de entidade administrativa independente. Rege-se pelo direito internacional, da União Europeia, pelo regime jurídico da concorrência, pela lei-quadro das entidades reguladoras, pelos seus estatutos, pela legislação técnica setorial e pelos seus regulamentos internos, de acordo com o indicado nos artigos 1.º e 2.º dos seus Estatutos.

Sendo um organismo central com sede em Lisboa, a ANAC tem jurisdição sobre todo o território nacional, incluindo o espaço aéreo sujeito a jurisdição do Estado Português, competindo-lhe articular a atuação de todas as entidades e meios do sistema da aviação civil, tendo em vista a evolução do setor, garantindo a integração e coordenação das suas ações nos domínios da Segurança e Regulação da Aviação Civil.

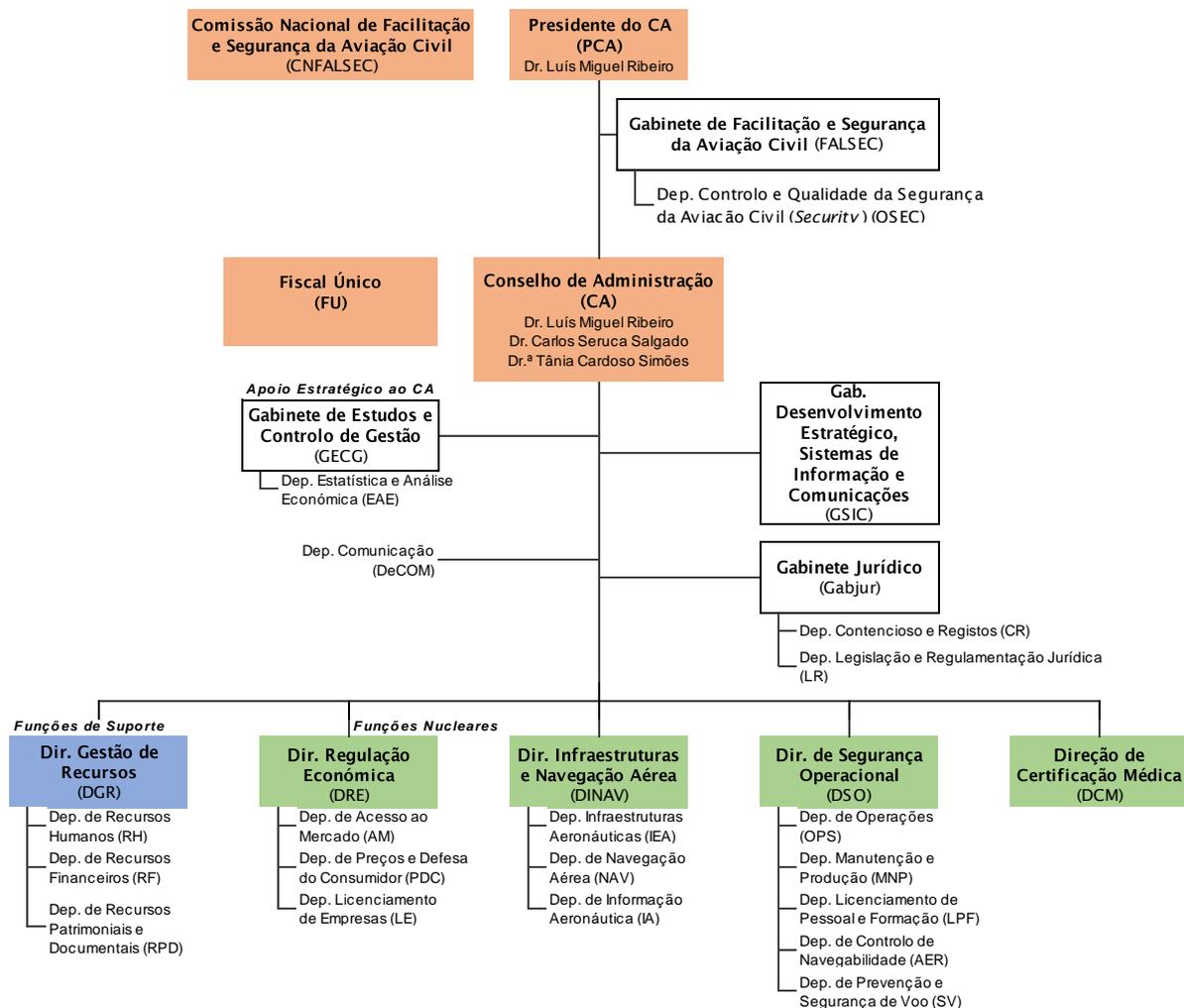
A sua missão consiste na regulação e fiscalização do setor da aviação civil, bem como na supervisão e regulamentação das atividades desenvolvidas neste setor, de acordo com as normas técnicas internacionais e regulamentação em vigor, salvo no que diz respeito à aviação militar.

A ANAC conta com 9 unidades orgânicas de nível I (Direções e Gabinetes) que se subordinam hierárquica e funcionalmente ao Conselho de Administração.

No apoio estratégico ao Conselho de Administração existem 3 unidades orgânicas de Nível I: Gabinete de Estudos e Controlo de Gestão, Gabinete de Desenvolvimento Estratégico de Sistemas de Informação e Comunicação e Gabinete Jurídico. As funções de suporte ao funcionamento da ANAC são asseguradas por uma unidade orgânica de nível I - a Direção de Gestão de Recursos. As funções nucleares são asseguradas por 5 unidades orgânicas: Direção de Infraestruturas e Navegação Aérea, Direção de Segurança Operacional, Direção de Regulação Económica e Direção de Certificação Médica e o Gabinete de Facilitação e Segurança da Aviação Civil.

A estrutura orgânica da ANAC, à data de 31 de dezembro de 2017, encontra-se refletida na Figura 1.

FIGURA 1 – Estrutura Orgânica da ANAC a 31 de dezembro de 2017



Missão

Regular e fiscalizar o setor da aviação civil e supervisionar e regulamentar as atividades desenvolvidas neste setor, excluindo-se do seu âmbito de atuação as atividades desenvolvidas no setor da aviação militar.

Artigo 4.º dos Estatutos da ANAC, publicados pelo Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março

Visão

Ser uma autoridade aeronáutica de referência a nível nacional, europeu e internacional, na prossecução de elevados padrões de segurança da aviação civil e na regulação da atividade aeronáutica nacional.

Valores



1.3 – ORIENTAÇÕES GERAIS E ESPECÍFICAS PROSEGUIDAS PELA ANAC

São 3 os grandes objetivos estratégicos estabelecidos que traduzem as prioridades definidas para a ANAC:

- ➔ Garantir a segurança da aviação civil, promovendo uma eficaz regulação e regulamentação do setor, bem como uma eficiente supervisão, nomeadamente ao nível da ação inspetiva e fiscalizadora;
- ➔ Promover o desenvolvimento sustentado do setor da aviação civil através de uma regulação económica adequada;
- ➔ Melhorar o desempenho e a qualidade dos serviços prestados, de forma a assegurar a sustentabilidade da ANAC.

Por sua vez, foram delineados cinco objetivos operacionais para as diversas áreas de intervenção da ANAC, no seu Plano de Atividades para 2017, em articulação com aqueles objetivos estratégicos.

1. Assessoria ao Governo, ao nível legislativo, através da transposição de Diretivas e Anexos, bem como da elaboração de regulamentos e demais atos legislativos

Coadjuvar o Governo na definição das linhas estratégicas e de políticas gerais e setoriais para a aviação civil, elaborando projetos de legislação, colaborando na preparação de diplomas legais e regulamentos, nacionais e da União Europeia.

2. Reforço da ação de supervisão, garantindo a segurança

Promover a segurança da aviação civil de uma forma integrada e eficiente, intensificando as ações de supervisão, inspetiva e fiscalizadora, melhorando os resultados das auditorias, gerindo o Programa USOAP (*Universal Safety Oversight Audit Programme*), contribuindo para a evolução sustentada do setor, e garantindo a aplicabilidade das normas europeias no que se refere à aviação civil, em especial as relacionadas com a Segurança Operacional (*Safety*), na sequência ou não das inspeções a que a ANAC é submetido regularmente.

3. Adequação da regulação do setor às necessidades do sistema de aviação civil

Promover a adequada regulação do setor, através da atualização do modelo regulatório e aumentando a confiança dos agentes económicos e dos clientes no exercício da regulação do mercado.

4. Garantia da sustentabilidade económico-financeira da ANAC

Manter e melhorar a sustentabilidade económico-financeira da ANAC, gerando uma contribuição positiva para o Orçamento de Estado e para as Contas Públicas e promovendo o financiamento dos investimentos relacionados com a melhoria da eficácia da prestação da ANAC.

5. Melhoria da qualidade dos serviços prestados e divulgar a atividade da ANAC

Melhorar a qualidade dos serviços prestados, promovendo as ferramentas *e-government* e os sistemas de garantia da qualidade, através do reforço da infraestrutura tecnológica com a utilização de soluções integradoras e de suporte aos processos, e aumentar a confiança dos diversos *stakeholders* na atuação da ANAC.



CAPÍTULO II

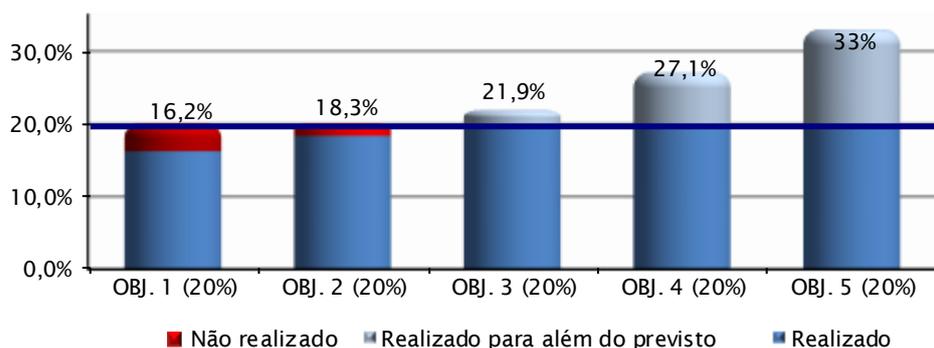
Apreciação dos Resultados Alcançados

2.1. APRECIÇÃO GLOBAL

Em termos globais, a ANAC obteve uma classificação quantitativa final de 116,53%, relativamente ao seu Plano de Atividades para o ano de 2017.

Este resultado foi possível face à superação de 3 dos 5 Objetivos Operacionais, conforme se pode verificar no Gráfico seguinte.

GRÁFICO 4 - Desempenho global do Plano de Atividades por Objetivo operacional - % de realização ponderada



Foi atribuída a cada Objetivo Operacional a mesma ponderação, designadamente de 20% esperados, totalizando os 100% de resultado esperado quanto ao planeamento efetuado em sede de Plano de Atividades.

Apenas 2 dos 5 Objetivos Operacionais definidos ficaram aquém, embora perto, do resultado planeado de 20% para cada um. Relativamente ao Objetivo Operacional 1 - Assessoria ao Governo, ao nível legislativo, bem como elaboração de regulamentos e demais atos legislativos, o resultado ponderado ficou 3,8% aquém do planeado. No Objetivo Operacional 2 - reforço da ação de supervisão, garantindo a segurança, verificou-se que ficaram por concretizar 1,7%, de forma a atingir os 20% esperados para este Objetivo.

Os Objetivos Operacionais que deram o maior contributo para a superação da classificação quantitativa final global foram o Objetivo 4 - Reforço da sustentabilidade económico-financeira e o Objetivo 5 - Melhorar a qualidade dos serviços prestados e divulgar a atividade da ANAC, com 27,1% e 33% de resultado, respetivamente. O Objetivo Operacional 3 - Adequação da regulação do setor às necessidades do sistema de aviação civil, também concorreu positivamente para o resultado global da ANAC, com uma superação de 1,9% face aos 20% esperados.

A análise mais detalhada relativamente à obtenção destas classificações encontra-se no Capítulo IV deste Relatório.

2.2. ANÁLISE DAS CAUSAS DE DESVIOS

No curso da atividade corrente, existem sempre diversas condicionantes relacionadas com alterações de pressupostos ou de conjuntura supervenientes à planificação efetuada - como seja a saída de nova regulamentação europeia -, que comprometem inevitavelmente o desempenho das atividades inicialmente planeadas.

As principais causas de incumprimento nas ações ou projetos não finalizados em 2018, prendem-se, principalmente, com fatores alheios ao controlo da ANAC, dos quais se refere a impossibilidade de prover em tempo útil os postos de trabalho com a especificidade das funções em questão, entretanto vagos ou inicialmente não ocupados, não obstante terem sido iniciados diversos procedimentos concursais no decorrer de 2017.

Destacam-se, ainda, diversos acontecimentos com impactos significativos na atividade da ANAC, que exigiram uma intervenção ativa, no seu papel de Regulador:

- Visita de Sua Santidade o Papa Francisco a Portugal, no que se refere a medidas de controlo e gestão do Espaço Aéreo, em maio de 2017;
- Ocorrência de disrupção de abastecimento de combustível no Aeroporto Humberto Delgado, em maio de 2017;
- Processo de insolvência da Transportadora Aérea Monarch Airlines, com impacto a nível da proteção aos passageiros, em outubro de 2017;
- Processo de insolvência da Transportadora Aérea Air Berlin, igualmente com impacto a nível da proteção aos passageiros, em outubro de 2017;
- Greves de pessoal das Transportadoras Aéreas Ryanair e TAP, com impacto a nível da proteção aos passageiros;
- Coordenação das Operações relacionadas com os balões de S. João, com implicações a nível da interdição do espaço aéreo.

A realização destas e de outras atividades não planeadas, em função de solicitações não previstas que possam ter carácter de urgência, implica, necessariamente a eliminação de algumas das atividades previstas em Plano, a revisão de atividades ou metas inicialmente estabelecidas, ou a consideração de algumas das atividades como não aplicáveis.

A reclassificação das prioridades pré-estabelecidas para as atividades exige uma capacidade de adaptação indispensável nesta conjuntura, de forma a privilegiar aquelas consideradas essenciais, mesmo que imprevistas, muitas vezes em detrimento das atividades inicialmente planeadas e vertidas no Plano de Atividades, e em função dos recursos reais disponíveis, sejam eles humanos ou financeiros.

2.3. DESENVOLVIMENTO DE MEDIDAS PARA UM REFORÇO POSITIVO DO DESEMPENHO

Foram estabelecidas medidas no Plano de Atividades para 2018, de acordo com os critérios considerados mais adequados para a sua planificação. A identificação e



implementação de algumas medidas possíveis, quer no decorrer do ano de 2017, quer na previsão das ações a planear para 2018, só foi possível com a realização de uma monitorização regular do desempenho das atividades programadas, de forma a promover o seu acompanhamento no decorrer do ano e permitir obviar eventuais desvios.

As medidas projetadas no Plano de Atividades 2018 decorrem, igualmente, da necessidade de encerrar as não conformidades das auditorias internacionais, sobretudo da ICAO/OACI e EASA, que têm vindo a ser realizadas desde 2009. Estas não conformidades estão substancialmente relacionadas com a produção de regulamentação do setor, com a formação técnica para os recursos humanos e com a manutenção da ação de supervisão da ANAC.



CAPÍTULO III

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 2017, apresentado neste capítulo.

3.1. ÁREA INTERNACIONAL

A participação da ANAC na área internacional, é considerada em quatro vetores distintos:

- 3.1.1. Cooperação com autoridades aeronáuticas de outros países;
- 3.1.2. Participação em grupos de trabalho internacionais;
- 3.1.3. Realização de auditorias de organizações internacionais à ANAC;
- 3.1.4. Participação da ANAC em auditorias de organizações internacionais a outros países.

3.1.1. Cooperação com Autoridades Aeronáuticas de outros países

Uma das vertentes de atuação da ANAC no campo da área internacional está relacionada com a cooperação com autoridades aeronáuticas de países terceiros, sejam eles da União Europeia ou não, permitindo trocas recíprocas de *know how* que possam contribuir na prossecução das respetivas atribuições.

Nestes âmbitos, as ações realizadas em 2017 foram as seguintes:

- Realização de Formação nas áreas de Assistência em Escala e Registo Aeronáutico, de 5 profissionais da Autoridade da Aviação Civil de Moçambique;
- Colaboração na formação Case Project ECAC (no âmbito *Security*), a diversos países lusófonos;
- Visita à ANAC do Ministro dos Transportes de Moçambique e o Presidente do Conselho de Administração do Instituto de Aviação Civil de Moçambique (IACM);
- Visita à ANAC de 2 colaboradores da Autoridade de Aviação Civil da Guiné Bissau;
- *On job training* nas áreas de Regulação Económica e de Operações de 4 colaboradores da Autoridade da Aviação Civil de São Tomé e Príncipe e de 2 colaboradores da Autoridade da Aviação Civil da Guiné Bissau;
- Diversas ações no âmbito da Comunidade das Autoridades da Aviação Civil Lusófonas (CAACL).

3.1.2. Participação em Grupos de Trabalho Internacionais

Considerando as suas diversas áreas de atuação dentro da aviação civil, a ANAC participa todos os anos em *workshops*, reuniões e seminários de múltiplos grupos de trabalho internacionais, a nível da regulação técnica e económica.

As diversas áreas de atuação nestes campos, são: Regulação Económica, *Safety* (a nível da Navegação Aérea e Infraestruturas, Segurança Operacional e Medicina Aeronáutica) e *Security*, destacam-se as seguintes participações durante o ano de 2017:

Regulação Económica

- Reuniões promovidas por várias instâncias da União Europeia e internacionais, com vista ao alcance de um enquadramento normativo para as emissões da aviação civil internacional²;
- Reunião da Comunidade das Autoridades da Aviação Civil Lusófonas (CAACL);
- Reunião do INTERFAB *Communication Workshop*;
- Reunião da Direção Geral de Aviação Civil do Reino Unido;
- Comissão Europeia – Reuniões de Diretores Gerais da Aviação Civil;
- Comissão Europeia – Reuniões do Comité Especial e Fórum Consultivo;
- Comissão Europeia – 4.º Fórum das Regiões Ultraperiféricas;
- Comissão Europeia – *Workshop* sobre Conectividade, do Observatório Europeu da Capacidade e Qualidade Aeroportuária;
- Comissão Europeia – 9.ª Reunião Plenária do Observatório Europeu da Capacidade e Qualidade Aeroportuária;
- Comissão Europeia – Reuniões do NPC *Performance Working Group*;
- Comissão Europeia – NCP FAB *Working Group Meeting*;
- Comissão Europeia – *Ad-Hoc* NCP FAB WG *Meeting*;
- Comissão Europeia – *Workshop* sobre o modelo incentivos para o RP3;
- Comissão Europeia – Reuniões DG MOVE;
- Comissão Europeia – *Atlantic Core Network Corridor Forum*;
- Comissão Europeia – *TEN-T Days Corridor Meeting*;
- Conselho Europeu – Reuniões do *Working Party on Aviation*;
- Conselho Europeu – Reuniões do Grupo Aviação relativas à Revisão do Regulamento n.º 868/2004;
- Comissão Europeia/DG MOVE – Reunião anual sobre a aplicação do Regulamento 1107/2006;
- Comissão Europeia/DG MOVE – Reunião anual sobre a aplicação do Regulamento (EC) 261/2004;
- Comissão Europeia/DG MOVE – Reuniões do Fórum Consultivo;
- Comissão Europeia/DG MOVE – Reunião de Peritos do Comité Especial (Relações Externas);
- *European Civil Aviation Conference* / Conferência Europeia da Aviação Civil (ECAC/CEAC) – *Meetings of Directors General of Civil Aviation*;
- ECAC/CEAC – Reunião do *Coordination Committee*;
- ECAC/CEAC – *Meeting of the Network of Chief Economists*;
- ECAC/CEAC – Reuniões do *Working Group on Economin Regulation*;
- ECAC/CEAC – Preparação da participação Europeia na Segunda Conferência da ICAO sobre Biocombustíveis CAAF2;
- ECAC/CEAC – *Conference Call APERTG*;
- ECAC/CEAC – Reunião *European Aviation and Environment WG* (EAEG);
- ECAC/CEAC – Reunião da *Task Force Aviation* da CE sobre o processo de implementação do CELE/CORSIA;
- ECAC/CEAC – Reunião do Fórum Ambiente;
- Eurocontrol – Comité Alargado de Taxas de Rota;
- Eurocontrol – *Workshop on Route Charges*;

² Em colaboração com os representantes da Agência do Ambiente.



Autoridade Nacional da Aviação Civil

- Eurocontrol – Reuniões do *Annual Summary Template (AST) Focal Point (FP) Group*;
- Eurocontrol – *47th and 48th Provisional Council*;
- Eurocontrol – *Provisional Council Special Ad Hoc Session*;
- *International Air Transport Association / Associação Internacional de Transportes Aéreos (IATA/AITA) – Workshop on CORSIA SARP*;
- ICAO/OACI - *ICAO Regional Seminar on States Action Plans and on Carbon offsetting and Reduction Scheme for International Aviation (CORSIA)*;
- ICAO/OACI - Grupo de Trabalho ATRP;
- ICAO/OACI - *Global Aviation Dialogues (GLAD) on Market-Based Measures*;
- ICAO/OACI – Grupo ABIS³, 108^a, 109^a e 110^a Reuniões;
- ICAO/OACI EUR/NAT – *Regional Seminar on States Action Plans*;
- ICAO/OACI EUR/NAT – *Meeting of Directors General of Civil Aviation*.

Safety

Navegação aérea e Infraestruturas

- Comissão Europeia – Comité dos programas *Global Navigation Satellite Systems (GNSS)*;
- Comissão Europeia – Representação do Estado Português nas reuniões do *Admin Board* da *European Global Navigation Satellite Systems Agency (GSA)*;
- Comissão Europeia – Reuniões do *NCP (NSA Coordination Platform)/Single European Sky ATM Research (SESAR) Deployment Working Group*;
- Comissão Europeia – *Single European Sky Committee meetings*;
- Comissão Europeia – *SESAR Joint Undertaking quarterly meetings*;
- EASA – *TeB Aerodromes Meeting*;
- Eurocontrol – *Aeronautical Information Service/System Wide Information Management Team (AIS/SWIM)*;
- Eurocontrol – *Aeronautical Information Management and Systems – Wide Information Management AIM/SWIM*;
- Eurocontrol – *Workshop on Network Manager (NM) Reviews, Action Plan and NM Autonomy*;
- Eurocontrol – *Final Approach Operations Symposium 2017*;
- Eurocontrol – Reuniões do *Navigation Steering Group (NSG)*;
- Eurocontrol – *Local Single Sky Implementation (LSSIP) Kick Off Event*;
- Eurocontrol – Reuniões do *Terrain Obstacle Data (TOD) Working Group*;
- Eurocontrol – Reuniões do *8,33 kHz Implementation Support Group*;
- Eurocontrol – Reunião do *8,33 Voice Channel Spacing National Coordinators Meeting*;
- Eurocontrol – *Aeronautical Data and Information Quality (ADQ)*;
- Eurocontrol – *ADQ Regulators Working Group (ARWG)*;
- Eurocontrol – *EACCC Annual Workshop*;
- ICAO/OACI *European and North Atlantic (EUR/NAT) – Reuniões do European Air Navigation Planning Group (EANPG) – Coordination Group (COG)*;
- ICAO/OACI EUR/NAT – *16.^a Reunião do North Atlantic Safety Oversight Group (NAT-SOG)*;
- ICAO/OACI EUR/NAT – *Reunião PBN Task Force*;

³ Este Grupo, composto por vários Estados, pugna pelo desenvolvimento sustentável do setor da aviação civil, através de uma estreita cooperação entre as entidades aeronáuticas dos respetivos países e com toda a comunidade internacional do setor, designadamente a ICAO.



- ICAO/OACI EUR/NAT – 53.ª Reunião do NAT *Systems Planning Group* (SPG);
- ICAO/OACI EUR/NAT – Reunião do EANPG;
- ICAO/OACI EUR/NAT – Reunião do *Meteorology Group* (METG) do EANPG;

Segurança Operacional

- Comissão Europeia - *Flight Crew Licensing Training Partnership Group* (FCL-TPG);
- EASA – *High level Conference on drones 2017*;
- EASA - *Member States' Technical Bodies – Flight Crew Licensing*;
- EASA – - *European Central Question Bank Meeting*;
- EASA – *European Coordination Center for Accident and Incident Reporting Systems (Eccairs) Steering Committee*;
- EASA – Reuniões do *TAXONOMY Working Group*;
- EASA – Reuniões do Comité;
- EASA – *Management Board (MB) Meetings*;
- EASA – Reuniões do *Air Safety Committee*;
- EASA – *Meetings of Network of Analysts*;
- EASA – *Third Country Operators (TCO) Workshop*;
- EASA – *FSTD Meeting*;
- EASA – *Workshop “Competency and Evidence Based Training”*;
- EASA – *National Standardization Coordination Meeting*;
- EASA - RICS-5 - *Ramp Inspection Coordination and Standardisation*;
- ICAO/OACI – Reunião *State Safety Programme (SSP)*;
- ICAO/OACI – *Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS) Symposium*;
- ICAO/OACI - *7th Meeting of European National Continuous Monitoring (ENCM) Coordinators*;
- ICAO/OACI EUR/NAT - *ICAO Regional Safety Management Symposium*;
- JARUS GROUP – *1.º Plenário 2017*.

Medicina Aeronáutica

- EASA – *Malta Chief Medical Officers' (CMO) Forum / Aero Medical Meeting*;
- EASA – *European Aviation Authorities' Chief Medical Officers' Forum*.

Facilitação e Security

- Seminário IATA “*European Passenger Data Workshop*”;
- *NATO Meeting of Transport Group and Working Group*;
- Comissão Europeia – *Comités Aviation Security (AVSEC)*;
- Comissão Europeia – *Inspection Working Group on Quality Control*;
- Comissão Europeia - *Ad Hoc Coordination Group Security*;
- Comissão Europeia - *Meeting of National Security Experts on Unmanned Aircrafts*;
- Comissão Europeia – Reuniões de Avaliação de Risco de Zonas de Conflito;
- Comissão Europeia - *Mapping of enhanced aviation security activities in third countries Meeting*;
- Comissão Europeia - *Incoming Flights and an Integrated Approach to Aviation Security Risk Assessment in Third Countries*;



- Comissão Europeia – *Aviation Security Integrated Approach Meeting*;
- Comissão Europeia - *Integrated Aviation Security EU Risk Assessment*;
- Comissão Europeia – Encontro Anual dos Inspectores da União Europeia;
- Comissão Europeia – Reunião dos *Stakeholders Advisory Group on Aviation Security (SAGAS)*;
- ECAC/CEAC – *Security Forum*;
- ECAC/CEAC – *Working Group on Facilitation (FAL)*;
- ECAC/CEAC – Reuniões do Subgrupo de Imigração;
- ECAC/CEAC – *Facilitation Sub Group on the Transport of Persons With Reduced Mobility (PRM)*;
- ECAC/CEAC – *ACI Europe Workshop on Security in Airport*;
- ECAC/CEAC – *Steering Group CASE Project*;
- ECAC/CEAC – *CASE Project Workshop on Cargo and Mail Security*;
- ECAC/CEAC – Reunião anual de auditores;
- ECAC/CEAC – *Study Group on Cyber Threats to Civil Aviation*;
- ECAC/CEAC – Reuniões do *Explosive Detection Dogs (EDD) Study Group*;
- Eurocontrol – *European Aviation Crisis Coordination Cell (EACCC) Workshop*;
- Eurocontrol – *Workshop on Cyber Security in ATM [SEC-CYBER]*;
- ICAO/OACI EUR/NAT – *AVSEC Group*;
- ICAO/OACI – *3rd Meeting of Task Force on Legal Aspects of Unruly Passengers*;
- ICAO/OACI – Reunião de Coordenação *Safety* do grupo ABIS;
- ICAO/OACI – *ICAO AVSEC Panels*;

3.1.3. Realização de Auditorias de Organizações Internacionais à ANAC

São vários os organismos internacionais, dentro do setor da aviação civil, que definem as diretrizes pelas quais os seus membros se orientam. como a EASA, a ICAO/OACI, a ECAC/CEAC ou a própria Comissão Europeia. 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 à ANAC com carácter periódico e sistemático, enquanto membro representante do Estado Português, de modo a avaliar as práticas do regulador nas organizações reguladas.

Em 2017, foram 3 organizações internacionais que procederam a 8 auditorias/inspeções externas à ANAC, em diversos âmbitos, nomeadamente:

- 1 auditoria da EASA, no âmbito Navegação Aérea;
- 1 auditoria da EASA, no âmbito da Aeronavegabilidade e Manutenção;
- 1 auditoria da EASA, no âmbito do Licenciamento de Pessoal;
- 1 auditoria da EASA, no âmbito do programa SAFA/RAMP;
- 1 auditoria da ICAO, relativa às *Protocol Questions* dos Protocolos LEG, ORG, AGA e ANS;
- 3 auditorias da ECAC/CEAC aos Aeroportos Francisco Sá Carneiro, Humberto Delgado e Faro, no âmbito da *Security*;
- 3 visitas técnicas da *Transportation Security Administration (TSA, EUA)*, aos Aeroportos Humberto Delgado, João Paulo II, Francisco Sá Carneiro e Aerogare Civil das Lajes.

3.1.4. Participação da ANAC em Auditorias de Organizações Internacionais a outros países

Enquanto parceira, a ANAC é também chamada a integrar equipas de auditoria das organizações internacionais das quais é membro, quando as mesmas concretizam auditorias / inspeções a outros países que não Portugal.

As entidades internacionais em questão solicitaram à ANAC um total de 7 participações em 2017, designadamente:

- 2 Auditorias da Comissão Europeia, a Moçambique e à Guiné Equatorial, relativamente ao *EU Aviation Safety Assessment to Mozambique* e ao *EU Aviation Safety Assessment to Guiné Equatorial*;
- Inspeção da EASA aos EUA, com o âmbito *Sampling Inspection System Flight Standards District Office* de Atlanta (SIS FSDO S035);
- *EASA Standardisation Inspection* a França;
- 1 Auditoria da ECAC/CEAC ao Aeroporto de Izmir, Turquia, no âmbito da *Security*;
- 2 Inspeções da Comissão Europeia ao Aeroporto de Bruxelas, Bélgica e ao Aeroporto de Helsínquia, Finlândia, ambas no âmbito da *Security*.

Adicionalmente, a ANAC também pode ser chamada por essas entidades a ministrar formação, como aconteceu nas seguintes situações, que tiveram como destinatários formandos de outros Estados Contratantes e destinatários de projetos especiais da ECAC/CEAC:

- Curso *Best Practices for National Auditors* (BPNA) Nível 1, realizado na Bulgária;
- Curso BPNA sobre testes fechados, realizado em Lisboa;
- Case Project, BPNA Nível 1, realizado em Maputo.

3.2. REGULAMENTAÇÃO E PERSPETIVAS FUTURAS DE ALTERAÇÃO NO SETOR DA AVIAÇÃO CIVIL

3.2.1. Panorama Europeu

O ano de 2017 representou um marco importante no âmbito da conclusão do acordo quanto ao futuro regulamento base para aviação civil. No âmbito da presidência europeia da Estónia, os Estados-Membros (representados pelo Conselho), a Comissão Europeia e o Parlamento Europeu fecharam um compromisso político quanto à versão final do futuro regulamento europeu que irá substituir o Regulamento (CE) n.º 216/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, que estabelece as regras comuns no domínio da aviação civil e que cria a Agência Europeia para a Segurança da Aviação (AESA). Esta iniciativa legislativa, assenta, em muito, na Nova Estratégia para Aviação Civil na Europa, através da qual a Comissão Europeia pretende impulsionar a economia europeia e fortalecer a sua base industrial para reforçar a posição de liderança da União Europeia à escala mundial.

Neste contexto, a ANAC assumiu uma posição ativa na discussão desta futura regulamentação europeia, a qual irá ser aprovada no 1.º semestre de 2018. Com efeito, no âmbito da presidência europeia da Estónia foi possível encontrar compromissos efetivos, especialmente no âmbito do Grupo de Aviação, que tornaram viável estabelecer as pontes para o encontro de consensos entre o Parlamento Europeu e a Comissão Europeia. Sob esta égide, em dezembro de 2017, foi possível fechar o pacote da legislação base da aviação civil.

Para a conclusão da futura proposta de regulamentação, a ANAC assessorou o Governo Português na discussão de diversas matérias de cariz técnico e jurídico inerentes à futura regulamentação, referente à delimitação das competências entre a AESA e as autoridades aeronáuticas nacionais, e, bem assim, questões eminentemente técnicas relativamente às aeronaves remotamente pilotadas (“drones”) e a aviação ultraligeira (ULM).

Importa ainda destacar que, no âmbito do processo regulamentar europeu, a ANAC apresentou comentários e propostas de alteração à futura regulamentação relativa aos drones, no âmbito da consulta pública, promovida pela AESA - *Notice Proposal Amendment (NPA) n.º 2017-05 - Introduction of a regulatory framework for the operation of drones – Unmanned aircraft system operations in the open and specific category.*

Com a publicação desta NPA, os diversos *stakeholders* da aviação civil ficaram a conhecer, em traços gerais, as principais linhas de orientação e as futuras regras de licenciamento, de certificação e de utilização do espaço aéreo, no que diz respeito às atividades realizadas com drones, designadamente na área do lazer, da prática desportiva e profissional. Contudo, esta iniciativa legislativa ficará dependente da aprovação do novo regulamento base da aviação civil e ainda, em paralelo, do desenvolvimento do U-Space, por parte do SESAR – *Joint Undertaking.*

Este projeto tem por finalidade criar as condições tecnológicas que permitam ser possível a utilização de drones, em cidades, a baixa altitude, com rotas pré-definidas e controladas (gestão do fluxo do tráfego aéreo), a identificação eletrónica destas aeronaves e, ainda o *geofencing*. Nesse contexto, a Europa procura dar uma resposta adequada e proporcional à regulação e ao mercado dos drones, apresentando-se esta iniciativa a dois níveis, a saber: (1) o respetivo enquadramento jurídico e a resposta tecnológica, tanto na perspetiva da utilização do espaço aéreo como na adoção de medidas tecnológicas de defesa dos cidadãos, das estruturas críticas e dos aeroportos e, (2) a par disso, a regulação do acesso e da comercialização deste tipo de equipamentos no mercado interno.

No Conselho dos Transportes, em 8 e 9 de junho de 2017, a ANAC apresentou contributos quanto à posição nacional adotar pelo Governo português no âmbito da revisão do Regulamento (CE) n.º 216/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho. No essencial, manifestou a sua concordância com a revisão do regulamento em alinhamento com a estratégia definida pela Comissão Europeia, mas alertou para a necessidade de obter consensos entre o Conselho e o Parlamento Europeu relativamente a determinados aspetos (*e.g.* certificação e mecanismos de supervisão de emergência). No âmbito deste Conselho, a ANAC apresentou, igualmente, contributos quanto ao Programa Galileo e, na

área *security*, relativamente aos aparelhos eletrónicos de grandes dimensões na bagagem de cabine das aeronaves.

3.2.2. Panorama Internacional e Cooperação no Espaço Lusófono

Na sequência do pedido de consulta formulada pela Secretária-Geral da ICAO aos Estados Contratantes sobre os drones, a ANAC apresentou comentários à proposta de alteração dos Anexos I (Pessoal Aeronáutico) e II (Regras do Ar) à Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, a 7 de dezembro de 1944 (Convenção de Chicago), que, no essencial, pretendem inserir disposições específicas referentes à regulamentação das aeronaves tripuladas remotamente, designadamente no que concerne aos voos transfronteiriços realizados para além da linha de vista (*BVLOS – Beyond the Line of Sight*). Estas alterações pretendem prever disposições específicas relativas às licenças e às qualificações dos pilotos de drones e, ainda, regras de navegação aérea. Estas alterações não consubstanciam ainda a definição de regras de carácter geral que possam constituir um acervo jurídico que norteie a regulação e a supervisão das operações com drones a nível dos Estados Contratantes da Convenção de Chicago. Trata-se de um primeiro passo para a regulação da utilização dos drones⁴.

No âmbito da 39.^a Assembleia Geral da ICAO⁵, foi aprovada uma resolução com vista alteração do número de membros no Conselho da ICAO. Portugal apoiou a aprovação desta resolução, a qual visa alargar o número de membros do Conselho, e, consequentemente, aumentar a representatividade dos Estados Contratantes no Conselho. Neste contexto, e no quadro da assessoria ao Governo, a ANAC apresentou uma proposta de resolução que visa transpor para a ordem jurídica interna a alteração aos artigos 50.º e 56.º da Convenção de Chicago.

Destaca-se, ainda, a nível internacional, o facto de a ANAC ter iniciado o processo de aprovação e de implementação de um Programa Nacional de Segurança Operacional (PNSO)⁶. Este programa visa promover que os Estados Contratantes possuam, a nível interno, uma estratégia de identificação dos riscos operacionais (*safety*) para o setor da aviação civil e, concomitantemente, definam as medidas necessárias (e proporcionais), face à dimensão e à complexidade do setor, para evitar situações de risco e corrigir ou mitigar as situações identificadas com potencial risco operacional para a aviação.

Esta iniciativa da ANAC, enquanto coordenador executivo do PNSO, pretende concretizar, no plano nacional, as normas e as práticas recomendadas constantes do Anexo 19 à Convenção de Chicago. Para o efeito, esta Autoridade conta com a colaboração da Autoridade Aeronáutica Nacional, da Autoridade Nacional de Comunicações, do Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos, da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica e do Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves e de Acidentes Ferroviários.

⁴ Quanto a esta matéria, em setembro de 2017, a ANAC participou no simpósio relativo aos Drones (Drone Enable, ICAO's *Unmanned Aircraft Systems*), organizado pela ICAO, em Montreal, Canada.

⁵ Realizada em 6 de outubro de 2016.

⁶ *State Safety Programme (SSP)*.

No âmbito da cooperação do espaço lusófono (Comunidade das Autoridades de Aviação Civil Lusófonas), a ANAC promoveu uma ação de formação sobre as diversas áreas da aviação civil (regulação económica, transporte aéreo, infraestruturas aeroportuárias, navegação aérea, facilitação e segurança...), onde se englobou um módulo referente à legislação internacional, europeia e nacional.

3.2.3. Panorama Nacional: Iniciativas e Projetos Legislativos e Regulamentares

Como nota geral, destaca-se que com a entrada em vigor do Regulamento ANAC n.º 1093/2016, publicado no *Diário da República*, 2.ª Série, n.º 238, de 14 de dezembro de 2016, que definiu as regras de utilização do espaço aéreo por drones, a partir de 13 de janeiro de 2017, passaram a existir regras específicas quanto à utilização do espaço aéreo português, por parte dos pilotos de drones. Previamente à entrada em vigor do sobredito Regulamento, a ANAC desenvolveu ações de divulgação das novas regras junto das entidades que cooperam com a Autoridade na fiscalização do cumprimento das novas regras – Polícia de Segurança Pública, Guarda Nacional Republicana, Autoridade Marítima Nacional e NAV Portugal, E.P.E.

No âmbito da produção legislativa e regulamentar, a ANAC cooperou com diversas entidades públicas na elaboração de projetos legislativos, destacando-se, a nível nacional, a alteração ao Decreto-Lei n.º 236/2015, de 14 de outubro, que criou o Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica, e ao Decreto-Lei n.º 163/2015, de 17 de agosto, que cria o regime sancionatório aplicável ao regime jurídico do céu único europeu; a nível europeu, a ANAC apresentou comentários ao projeto de regulamento europeu referente ao CORSIA (*Carbon Offsetting and Reduction Scheme for International Aviation*) e CELE - Comércio Europeu de Licenças de Emissão.

Face ao Plano de Atividades definido para 2017 e tendo presente as necessidades suscitadas no quadro da missão da Autoridade, a ANAC elaborou os seguintes projetos legislativos e regulamentares:

Projetos Legislativos

→ Projeto de Decreto-Lei que define o regime sancionatório aplicável ao regulamento europeu da certificação médica

Este projeto estabelece o regime sancionatório aplicável às infrações às normas constantes do Regulamento (UE) n.º 1178/2011, da Comissão, de 3 de novembro de 2011, alterado pelos Regulamentos (UE) da Comissão n.º 290/2012 da Comissão, de 30 de março, n.º 70/2014, de 27 de janeiro, n.º 245/2014, de 13 de março, n.º 2015/445 de 17 de março e n.º 2016/539, de 6 de abril, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008.

O presente decreto-lei define, igualmente, os aspetos deixados ao critério dos Estados-Membros e das suas Autoridades Competentes, no que respeita às normas aplicáveis à certificação médica constantes do mencionado Regulamento da União Europeia.

→ **Projeto de Decreto-Lei que aprova o Estatuto do Diretor de Aeródromo**

Com vista a concretizar as competências, as obrigações, os poderes e as obrigações do diretor de aeródromo, a ANAC aprovou um anteprojeto de Decreto-Lei que estabelece o regime jurídico aplicável ao exercício de funções de diretor de aeródromo e de responsável pela pista de ultraleve. Todavia, perspetivando-se a possibilidade de criação de uma associação de diretores de aeródromos, a ANAC irá rever este anteprojeto em função dos contributos e das necessidades suscitadas pelos diretores de aeródromo, de modo a envolver os destinatários do Estatuto no processo de elaboração do projeto legislativo.

→ **Proposta da Lei e projeto de Decreto-Lei que regula o exercício de funções de OEA (operador de estação aeronáutica) e de AITA (agentes de informação de tráfego de aeródromo)**

Pretende-se que a proposta de Lei de Autorização Legislativa confira ao Governo autorização para legislar no sentido de instituir a obrigatoriedade de obtenção de licença, associada a um conjunto de requisitos prévios, para o exercício de funções de OEA (operador de estação aeronáutica), bem como de AITA (agentes de informação de tráfego de aeródromo) em aeródromos não controlados e dotados de AFIS (serviços de informação de voo de aeródromo), impondo, igualmente, a obrigatoriedade de uma licença da ANAC para ASMR (agentes de serviço móvel restrito) em aeródromos não controlados e não dotados de AFIS, assim contribuindo para o incremento e consolidação da segurança operacional associada à prestação deste tipo de serviço à aviação civil, bem como para o cumprimento do disposto no Anexo 1 à Convenção de Chicago, no âmbito específico dos OEA.

Desta forma, pretende-se criar as condições para a definição e para a implementação de um regime coerente, comum e claro, por forma a permitir o exercício das funções de OEA, AITA e ASMR de forma idêntica e segura, independentemente do órgão onde desempenham funções, em ordem à proteção da segurança da navegação aérea.

→ **Projeto de Decreto-Lei que aprova o regime jurídico aplicável à produção de cartas aeronáuticas e à prestação de serviços de informação aeronáutica (Anexos 4 e 15 à Convenção de Chicago)**

Nos termos da Convenção de Chicago, o Estado português é responsável pela prestação de serviços de informação aeronáutica no espaço aéreo sobrejacente ao território nacional e águas territoriais, bem como pela produção de cartas aeronáuticas no mesmo espaço. Para além deste espaço, no qual Portugal detém soberania, acordos internacionais confiaram ao Estado português a jurisdição de uma vasta porção de espaço aéreo sobre o Atlântico Norte que, conjuntamente com o territorial, formam as Regiões de Informação de Voo de Lisboa e de Santa Maria.

Considerando que uma grande parte das cartas aeronáuticas que o Estado português é obrigado a publicar é produzida diretamente pelos serviços de informação aeronáutica e considerando também que uma parte significativa do material constituinte é em si mesmo informação ou dados aeronáuticos sobrepostos numa base cartográfica ou topográfica, razões de ordem técnica, a ANAC elaborou um projeto

legislativo que incorpora o Anexo 4 à Convenção de Chicago, relativo a Cartas Aeronáuticas e o Anexo 15 à Convenção de Chicago, relativo aos Serviços de Informação Aeronáutica.

Na verdade, as especificações relativas à recolha e ao tratamento de dados e informação aeronáutica, aos procedimentos de trabalho e a respetiva exigência de certificação em qualidade e aos requisitos de qualidade dos dados e informação aeronáutica, são comuns tanto para a produção de cartas aeronáuticas como aos serviços de informação aeronáutica.

→ **Proposta de Lei e projeto de Decreto-Lei relativo o regime jurídico das servidões aeronáuticas civis**

A ANAC elaborou uma proposta de Lei de modo a habilitar o Governo a legislar sobre a matéria das servidões aeronáuticas civis, porquanto as servidões aeronáuticas contendem com a propriedade privada, que tem uma natureza análoga aos direitos, liberdades e garantias, que merecem consagração constitucional, sendo que, nos termos da Constituição da República Portuguesa, tais matérias são da competência exclusiva da Assembleia da República, podendo ser legisladas pelo Governo, mediante a competente lei de autorização legislativa.

Especificamente, o diploma a aprovar pelo Governo deve contemplar, em simultâneo, servidões aeronáuticas gerais e particulares e de entre estas últimas, servidões de infraestruturas aeroportuárias, servidões de instalações radioelétricas aeronáuticas e servidões dos procedimentos de navegação aérea, tendo como base as normas e as recomendações constantes do Anexo 14, Volumes I (aeródromos) e II (heliportos) da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago, a 7 de dezembro de 1944, aprovada para ratificação pelo Decreto-Lei n.º 36158, de 17 de fevereiro de 1947 e depois ratificada por carta de ratificação de 28 de abril de 1948.

→ **Projeto de Decreto-Lei que aprova as regras relativas à prestação dos serviços de tráfego aéreo**

O projeto de diploma define as regras relativas à prestação dos serviços de tráfego aéreo, cujo regime jurídico materializa a implementação no ordenamento jurídico nacional das normas atuais e de algumas práticas recomendadas constantes do Anexo 11 à Convenção de Chicago.

No âmbito do presente projeto legislativo, incluem-se ainda normas que regulam, entre outros aspetos, a competência da Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) na matéria relativa aos serviços de tráfego aéreo, os objetivos e a tipologia dos órgãos prestadores de serviços de tráfego aéreo, a classificação dos espaços aéreos, as especificações para as regiões de informação de voo, as áreas de controlo e as zonas de controlo, as condições para o uso de designadores de rotas dos serviços de tráfego aéreo, a coordenação de atividades potencialmente perigosas para aeronaves civis, os dados aeronáuticos, as altitudes mínimas de voo, a assistência a aeronaves em situação de emergência ou urgência, o estabelecimento de requisitos para o transporte a bordo e operação de *transponder* de reporte da altitude de pressão, os procedimentos de



contingência, a gestão de segurança dos serviços de tráfego aéreo e a coordenação entre estes e os utilizadores, as autoridades militares, as autoridades meteorológicas e os serviços de informação aeronáutica.

→ **Projeto de legislativo de alteração do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio, que fixa as condições de construção, certificação e exploração dos aeródromos civis nacionais**

Na sequência da entrada em vigor do Regulamento (UE) n.º 139/2014, da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014, a ANAC elaborou uma proposta legislativa de modo a definir regras específicas para os aeródromos nacionais não abrangidos pela legislação europeia, nos termos do Regulamento (CE) n.º 216/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de fevereiro de 2008, pelo que importa proceder à revisão do Decreto-Lei n.º 186/2007, de 10 de maio. No essencial, o projeto legislativo propõe a eliminação da estratificação dos aeródromos em classes, procedendo, em alternativa, à definição de um conjunto de requisitos gerais aplicáveis à certificação dos mesmos e de um conjunto de requisitos específicos de natureza técnica, a definir em regulamentação complementar da ANAC, que têm por referência o tipo de utilização e de operações previstas para o aeródromo.

Por fim, o presente projeto legislativo estabelece o regime sancionatório aplicável às infrações ao Regulamento (UE) n.º 139/2014 da Comissão, de 12 de fevereiro de 2014.

Tendo em conta âmbito de aplicação do presente projeto de diploma, e decorrente da necessidade de rever o anteprojeto do Estatuto do Diretor de Aeródromo, o projeto legislativo em causa deve ser articulado com aquele Estatuto, de modo a conferir consonância entre os dois regimes jurídicos.

→ **Projeto legislativo relativo ao Modelo de Atribuição de Faixas Horárias (Slots) – Alteração do Decreto-Lei n.º 109/2008, de 26 de junho**

Decorrente da necessidade de rever o regime jurídico de atribuição de faixas horárias nos aeroportos nacionais (*slots*), a ANAC apresentou um projeto legislativo que procede à revisão do modelo de gestão da prestação dos serviços de atribuição de faixas horárias e de horários facilitados a nível nacional, definindo-se, assim, uma nova entidade responsável pelo desempenho dessas tarefas, as quais, nos termos do artigo 4.º do Regulamento (CEE) n.º 95/93, do Conselho, de 18 de janeiro de 1993, cabem, em primeira linha, ao Estado Português.

Neste contexto, de modo a garantir a independência das atividades facilitadora e de coordenação da atribuição de faixas horárias, nos termos impostos pela legislação europeia aplicável, as entidades cujos interesses se encontram em presença podem proceder à criação de uma ou mais associações, que poderão vir a ser designadas como entidade coordenadora nacional do processo de atribuição de faixas horárias, após seleção, mediante a celebração de um contrato de concessão de serviço público.

Por sua vez, a entidade selecionada exercerá as suas funções em regime de concessão de serviço público, dado tratar-se de um serviço de interesse público e cuja prestação

contínua o Estado tem obrigação de assegurar, nos termos do direito da União Europeia.

→ Projeto de Decreto-Lei que define o Regime Jurídico do Transporte Aéreo Extracomunitário

A Convenção de Chicago determina, no artigo 5.º que o acesso aos aeroportos de cada Estado Contratante por parte das aeronaves dos restantes Estados contratantes não carece de qualquer autorização específica, se se tratar de uma escala técnica e desde que o serviço aéreo realizado não seja qualificável como serviço aéreo regular. Contudo, os Estados contratantes podem, nos termos daquela Convenção estipular condições ou restrições de acesso se o serviço aéreo não regular tiver natureza comercial, ou seja, se se destinar ao embarque ou desembarque de tráfego no respetivo território.

Assim, estipula-se, através do referido projeto legislativo que a exploração de serviços aéreos não regulares extracomunitários depende da titularidade de uma licença de exploração, que não confere por si só o direito de acesso às rotas e mercados que a empresa licenciada pretende explorar, uma vez que tal direito de acesso está dependente de uma autorização casuística ou da existência de acordos ou convenções de que Portugal seja signatário e versem sobre a exploração de serviços aéreos não regulares extracomunitários.

Procede-se, ainda, à atualização da categorização dos vários tipos de voos que se inserem nesta modalidade de transporte e criam-se outros para dar resposta a novas realidades sociais e económicas. Consequentemente, são atualizados os procedimentos inerentes aos pedidos de autorização à ANAC, relativos a cada tipo de voo em concreto.

Finalmente, é criado o regime sancionatório relativo às condições de atribuição, de manutenção, de titularidade e de exploração desta atividade, tipificando-se os ilícitos contraordenacionais estabelecidos em função da censurabilidade específica dos interesses a tutelar.

→ Anteprojeto de Decreto-Lei que aprova o Código do Registo Aeronáutico

A Convenção de Chicago determina, no seu artigo 21.º, que os Estados Contratantes devem, a pedido de outros Estados ou da Organização da Aviação Civil Internacional, fornecer informações concernentes à matrícula e à propriedade das aeronaves que aí se encontram matriculadas. O referido projeto legislativo circunscreve-se à estipulação de regras e de princípios registrais, simplificando ainda procedimentos relativos a pedidos de registo, certidões, certificados, entre outros, recorrendo às novas tecnologias de informação.

Este projeto legislativo prevê, ainda, a possibilidade de acesso direto, on-line, à informação constante do Registo Aeronáutico Nacional por diversas entidades e organismos nacionais, com base em princípios de cooperação e simplificação no acesso à informação necessária e útil à prossecução das respetivas atribuições,



designadamente, órgãos de polícia criminal, tribunais, finanças, entre outros estatuindo-se a possibilidade de apresentação por via eletrónica.

Finalmente, é criado o regime sancionatório relativo ao Registo Aeronáutico Nacional, tipificando-se os ilícitos contraordenacionais estabelecidos em função da censurabilidade específica dos interesses a tutelar.

→ Projeto legislativo que aprova o Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil

Face às alterações ocorridas a diversos níveis, às perspetivas securitárias inerentes ao transporte aéreo, e às alterações a nível da legislação europeia, a ANAC, em articulação com o Governo e diversas entidades públicas, coordenou o processo de revisão do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil, que estabelece normas e procedimentos sobre difusão de informações de segurança da aviação civil e medidas concretas de segurança relativas às matérias constantes do anexo ao Regulamento (CE) n.º 2320/2002 e posteriormente Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março e, por fim o Regulamento de Execução (UE) 2015/1998, da Comissão, de 5 de novembro de 2015). Prevê ainda o regime relativo a um conjunto de matérias: equipamentos de segurança, atuação perante atos de interferência ilícita, avaliação do risco e níveis de alerta, controlo da qualidade da segurança da aviação civil, listagem base de artigos proibidos, medidas de segurança adicionais para voos de alto risco, ameaça de bomba, busca de aeronaves e deteção de objetos suspeitos, entre outros.

Este projeto legislativo visa contribuir de forma efetiva para os objetivos de segurança do Estado Português e de combate a todas as formas de terrorismo.

Criou-se, também, o regime sancionatório para o Regulamento (CE) n.º 300/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março de 2008, de modo a garantir o cumprimento integral das obrigações contidas no projeto legislativo e na legislação da União Europeia sobre esta matéria.

→ Projeto de Decreto-Lei que estabelece o regime de registo e de seguro de responsabilidade civil obrigatório aplicável a sistemas de aeronaves pilotadas remotamente no espaço aéreo nacional, usualmente designadas por drones

A ANAC aprovou o Regulamento n.º 1093/2016, publicado a 14 de dezembro de 2016 em Diário da República, o qual estabelece as condições de operação aplicáveis aos sistemas de aeronaves pilotadas remotamente, tendo em consideração, nomeadamente, as normas aplicáveis à organização do espaço aéreo e as regras do ar, constantes do Regulamento de Execução (UE) n.º 923/2012, da Comissão, de 26 de setembro de 2012, que estabelece as regras do ar comuns e as disposições operacionais no respeitante aos serviços e procedimentos de navegação aérea, bem como as várias realidades existentes, no que concerne aos locais onde estas aeronaves podem ou não ser utilizadas.

Esta regulamento visou, essencialmente, disciplinar a utilização de sistemas de aeronaves pilotadas remotamente no domínio da utilização do espaço aéreo, de modo a garantir a segurança aérea mediante a adoção de normas de cariz operacional, bem como para fazer face, de forma preliminar, aos riscos de utilização massiva deste tipo de aeronaves em Portugal.

Em todo o caso, atentas as questões de segurança, e tendo em conta as competências do Governo nesta matéria, a ANAC elaborou um projeto legislativo que disciplina a nível nacional a utilização de aeronaves pilotadas remotamente, através de mecanismos legais que permitam uma supervisão e fiscalização mais eficaz.

Nessa medida, opta-se pela adoção de legislação dirigida especificamente à criação de um registo deste tipo de aeronaves e da obrigatoriedade de constituição de seguro de responsabilidade civil, na senda do que diversos países europeus têm vindo a fazer.

Institui-se, assim, a obrigatoriedade de registo dos sistemas de aeronaves pilotadas remotamente que tenham uma massa máxima operacional igual ou superior a 0,250 kg. Estabelece-se, ainda, a obrigatoriedade de contratualização de seguros de responsabilidade civil objetiva, prevendo-se algumas situações em que os proprietários ficam excluídos dessa obrigação.

Paralelamente, os vendedores de aeronaves pilotadas remotamente passam a ser obrigados a declarar a venda das respetivas aeronaves junto da ANAC.

Para a defesa da segurança aérea e da segurança dos cidadãos, prevê-se ainda a possibilidade da ANAC solicitar a obrigatoriedade de registo prévio dos voos em determinadas áreas geográficas.

Projetos Regulamentares

→ [Preparação de Proposta de Portaria relativa ao Quantitativo da Taxa Unitária de Terminal devidas pelos Serviços de Navegação Aérea](#)

Este projeto de portaria visou a definição do quantitativo da taxa unitária de terminal devida pelos serviços de navegação aérea de terminal prestados nos aeroportos de Lisboa, do Porto, de Faro, da Madeira, do Porto Santo, de Santa Maria, de Ponta Delgada, da Horta, das Flores, e o do Aeródromo Municipal de Cascais.

→ [Aprovação do projeto de regulamento que estabelece os requisitos para a implementação do Plano de Ação Europeu para a Prevenção de Incursões na Pista](#)

Este regulamento procedeu à revogação do Regulamento n.º 767/2016, de 17 de março, face à necessidade de introduzir ajustamentos técnicos ao anterior, de modo a fazer face às preocupações e às dificuldades manifestadas pelos regulados.

→ [Aprovação do projeto de regulamento que estabelece os requisitos aplicáveis aos meios de salvamento e luta contra a incêndios em aeródromos](#)

Com a aprovação deste regulamento ficaram definidos os requisitos necessários e obrigatórios quanto aos meios humanos, aos equipamentos e à formação aplicável à disponibilização deste tipo de serviços nos aeródromos.

→ [Alteração do Regulamento n.º 164/2006 – Alteração do Regulamento relativa à Construção, Certificação e Operação de Aeronaves Ultraleves](#)

Esta 2.ª alteração ao regulamento visou proceder a atualizações do mesmo, de modo a ir ao encontro das atuais exigências, na medida do possível, designadamente atualização de terminologia, ajustes quanto ao material que deve ser disponibilizado



para efeitos de socorro para efeitos de combate a incêndio e ajustes às características das pistas e clarificou-se, igualmente, a compatibilidade, no âmbito da aprovação das pista de ultraleve, que a compatibilidade com a utilização civil e militar do espaço aéreo é aferida com base em parecer prévio da Força Aérea Portuguesa.

→ **Elaboração de Circulares de Informação Aeronáutica**

- Proposta de CIA relativa às Isenções ao cumprimento da obrigatoriedade da existência de equipamentos de radiocomunicações com espaçamento de canais de 8,33kHz na rede europeia de gestão de tráfego aéreo;
- Procedimentos administrativos em matéria de apresentação de pedidos relativos às licenças, qualificações e averbamentos dos controladores de tráfego aéreo;
- Procedimentos relativos ao pedido de emissão ou alteração de certificado de organização de formação de controladores de tráfego aéreo;
- Aprovação de cursos e planos de formação de controladores de tráfego aéreo e planos de competências do órgão de controlo;
- Certificação de Prestadores de Serviços Integrados de Tráfego Aéreo, de Informação Aeronáutica e de Comunicação, Navegação e Vigilância;
- Obrigatoriedade de apresentação de documentos perante os diretores de aeródromo.

→ **Preparação de proposta de despacho ministerial de designação dos municípios de Viseu e de Ponte de Sor para prestarem serviços de tráfego aéreo, em concreto, serviço de informação de voo em aeródromo**

Este projeto de despacho visou designar formalmente os municípios de Viseu e de Ponte de Sor como prestadores de serviço de informação de voo, nos seus aeródromos, nos termos da legislação europeia, do Regulamento (CE) n.º 549/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004. Verificados que se encontram os requisitos para a prestação daquele serviço, a ANAC propôs ao Governo a sobredita designação nos termos do artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 550/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004.

3.2.4. Ações de Divulgação da Regulamentação relativa aos Drones

Tendo em vista a divulgação da nova regulamentação relativa aos drones, esta Autoridade promoveu diversas ações de formação (“Voa na Boa”), em diversos pontos do País, que totalizaram 27 ações, que abrangeram a presença dos técnicos da ANAC, junto de universidades, politécnicos, associações profissionais, forças e serviços de segurança, órgãos de comunicação social e outras entidades públicas, que, cada vez mais, utilizam este tipo de aeronaves em diversas atividades.

3.3. SUPERVISÃO, INSPEÇÃO E FISCALIZAÇÃO DOS OPERADORES

A realização de ações de supervisão, inspeção e fiscalização (incluindo auditorias) dos operadores aéreos é uma área especialmente importante na atividade da ANAC no âmbito da Regulação do setor de aviação civil.

Tendo como ponto de referência os indicadores SAFA da EASA e no que se refere aos parâmetros da Segurança Operacional (*Safety*), Portugal mantém-se sem operadores priorizados ou sob observação de segurança, o que não deixa de refletir a ação de supervisão realizada pela ANAC neste âmbito.

Em termos dos operadores nacionais de transporte aéreo e de trabalho aéreo, em 2017 aumentou-se o nível de auditorias e inspeções em relação a período homólogo, o que representou um aumento do rácio de inspeções de 5,92 (2016) para 6,11 (2017), tendo em conta a estabilização do universo destes operadores.

QUADRO 1 - Ação de Supervisão: Operadores Aéreos, 2013-2017

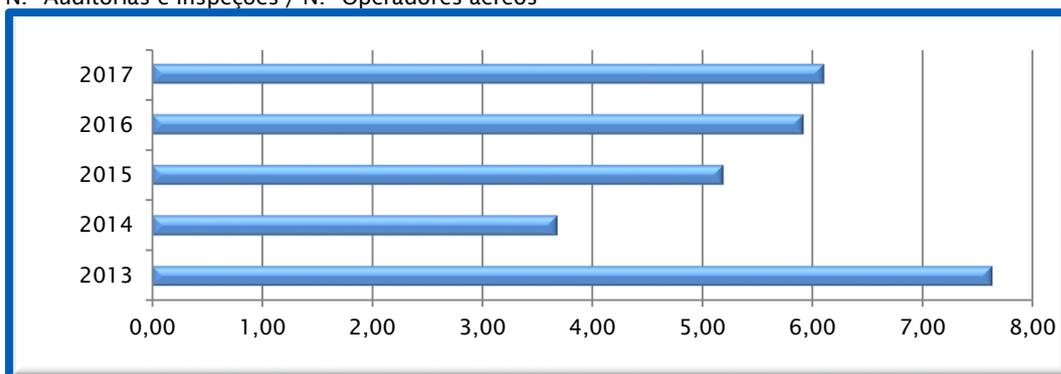
	Ano				
	2013	2014	2015	2016	2017
N.º de auditorias e inspeções efetuadas a operadores nacionais*	374	151	218	219	232
N.º operadores nacionais certificados**	49	41	42	37	38

* Relativas a alterações aos certificados

** Algumas empresas acumulam duas certificações, uma para transporte aéreo e outra para trabalho aéreo

GRÁFICO 5 - Ação de Supervisão: Operadores Aéreos, 2013-2017

N.º Auditorias e inspeções / N.º Operadores aéreos



A regulação da atividade também é representada pela atribuição de licenças aos operadores de transporte e de trabalho aéreo, bem como aos operadores de assistência em escala, que tem subjacente a sua supervisão prévia.

No quadro seguinte, pode constatar-se uma ligeira redução em 2017 na concessão destas licenças, em termos globais, face ao ano anterior.

QUADRO 2 - Licenciamento de Operadores de Transporte Aéreo, 2013-2017

	Ano				
	2013	2014	2015	2016	2017
Concessão de licenças de transporte aéreo extra União Europeia (rota)	5	8	4	2	5
Concessão e alteração de licença de exploração de operadores	26	12	9	12	9

O segmento da assistência em escala contempla a concessão, alteração, renovação ou cancelamento de novas licenças de acesso à atividade.

Em 2017, foram atribuídas 15 licenças a operadores de assistência em escala. A essas licenças, acresceu o cancelamento de 46 licenças, sobretudo na sequência da atualização de uma nova base de dados (SIGOP), razão pela qual a tendência decrescente verificada nos anos anteriores foi contrariada em 2017.

QUADRO 3 - Licenciamento de Operadores de Assistência em Escala, 2013-2017

	Ano				
	2013	2014	2015	2016	2017
Licenças de acesso à atividade de operadores de assistência em escala	35	92	40	28	61

Ao abrigo do Decreto-Lei n.º 44/2013, publicado a 2 de abril, mais exatamente com base nos seus artigos 25.º a 27.º, são emitidas nas autorizações de trabalho aéreo a operadores estrangeiros, sobre os quais recai, igualmente, a ação de supervisão aos operadores realizada pela ANAC.

Continua a manter-se uma tendência decrescente no número de operadores estrangeiros que obtiveram autorização para exercer a atividade de trabalho aéreo, significando um decréscimo de cerca de 57% face ao ano anterior.

QUADRO 4 - Autorizações de Trabalho Aéreo a Operadores Estrangeiros*, 2013-2017

	Ano				
	2013	2014	2015	2016	2017
N.º de autorizações a operadores estrangeiros*	23	25	19	14	6

* Inclui o Estabelecimento para a atividade de trabalho aéreo por operador previamente autorizado e estabelecido noutro Estado -Membro da União Europeia ou do Espaço Económico Europeu; a livre prestação de serviços de trabalho aéreo e o exercício temporário da atividade de trabalho aéreo por operadores estabelecidos em Estados terceiros

As autorizações de voos emitidas representam a totalidade dos programas de exploração de serviços aéreos (regulares e não regulares) submetidos à aprovação da ANAC. O grande aumento verificado de 2015 para 2016 deveu-se à alteração de procedimentos da ANAC quanto à autorização de voos que envolvam o espaço Schengen, nos termos da regulamentação em vigor. Com os mesmos procedimentos, e mesmo tendo estas autorizações registado uma redução de cerca de 6% em 2017, mantiveram uma representação semelhante ao ano de 2016,

As autorizações de sobrevoo e aterragem em território nacional registaram um acréscimo de cerca de 29%, e foi emitida apenas uma autorização de voo para operações em rotas sujeitas a Obrigações de Serviço Público, o que representou um decréscimo de 90% relativamente ao ano anterior.

QUADRO 5 - Autorizações de Voos, 2013-2017

	Ano				
	2013	2014	2015	2016	2017
Autorizações de voos internacionais em aeródromos nacionais	325	316	339	995	934
Autorizações de sobrevoo e aterragem em território nacional	611	915	802	695	897
Autorizações de voo para operações em rotas sujeitas a Obrigações de Serviço Público (OSP)	6	5	6	10	1

No âmbito da supervisão das condições de exercício das atividades da aviação civil, e parcialmente em resultado da ação de supervisão realizada em 2017 e anos anteriores, foram concluídos 217 processos de contraordenação, cuja divisão por assunto se encontra efetuada no Quadro 6.

Nos motivos com maior incidência, mantiveram-se os relativos ao não pagamento da taxa de segurança e aos passageiros desordeiros, que, conjuntamente, representam cerca de 81,6% no total de processos de contraordenação concluídos.

QUADRO 6 - Processos de Contraordenação concluídos, por assunto, 2013-2017

	Ano				
	2013	2014	2015	2016	2017
Faixas horárias e <i>slots</i> (DL (Decreto-Lei) n.º 109/2008)	0	38	5	0	5
Passageiros desordeiros (DL n.º 254/2003)	6	44	103	16	26
Não pagamento da taxa de segurança (DL n.º 102/91, alterado pelo DL n.º 11/2004)	0	11	10	78	151
Ultraleves (DL n.º 238/2004, alterado pelo DL n.º 283/2007))	8	5	3	4	10
Direitos dos passageiros (Reg. (CE) n.º 261/2004; DL n.º 209/2005)	0	5	5	4	3
Livro de reclamações (DL n.º 156/2005)	0	4	0	0	0
Operações (DL n.º 289/2003) e Infraestruturas (DL n.º 186/2007, alterado pelo DL n.º 55/2010)	0	1	1	2	2
Trabalho Aéreo (DL n.º 44/2013)	0	2	1	0	0
Incumprimento de ordens ou mandados legítimos da ANAC (art.º 7º DL n.º 10/2004)	0	2	2	7	8
Licenciamento de pessoal (DL n.º 17-A/2004)	0	2	0	3	5
Passageiros de Mobilidade Reduzida (DL n.º 254/2012)	0	0	1	0	0
Obrigações de Serviço Público (DL n.º 138/99)	0	0	23	0	0
Manutenção (DL n.º 66/2003)	0	0	3	2	3
Não comunicação de ocorrência (DL n.º 218/2005)	0	0	0	1	0
Taxas reguladas (DL n.º 254/2012)	0	0	0	1	0
Infraestruturas (DL n.º 186/2010, alterado e republicado pelo DL n.º 55/2010)	0	0	0	2	1
<i>Handling</i> (Decreto-Lei n.º 275/99, 23 de julho)	0	0	0	0	1
Drones (Regulamento n.º 1093/2016, de 14 de dezembro de 2016)	0	0	0	0	1
Navegação Aérea (Decreto-Lei n.º 163/2015, de 17 de agosto)	0	0	0	0	1
TOTAL	14	114	153	120	217

3.4. SUPERVISÃO, INSPEÇÃO E FISCALIZAÇÃO DAS ORGANIZAÇÕES

As organizações consideradas neste cômputo englobam as Organizações de Produção, as Organizações de Manutenção e as Organizações de Gestão de Aeronavegabilidade.

As primeiras têm conservado um universo estável, existindo apenas duas organizações certificadas.

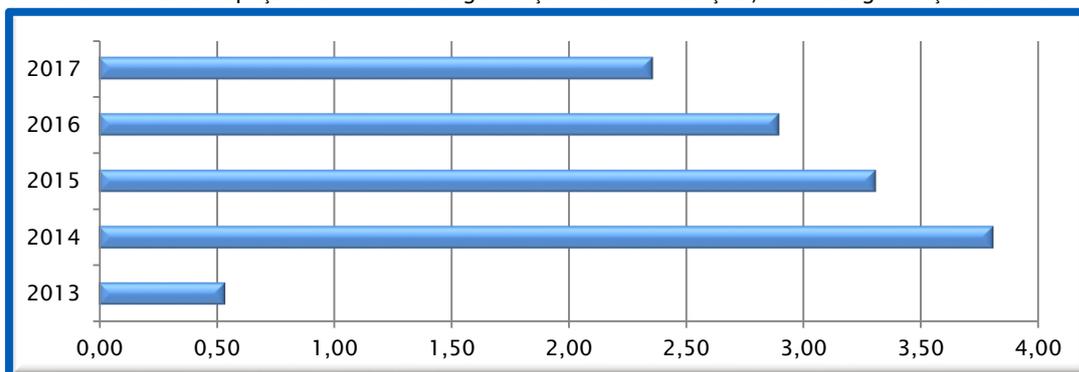
A nível das Organizações de Manutenção, aumentou-se o número de inspeções face a 2016, acompanhando o aumento do universo daquelas organizações. Como tal, o rácio de inspeções realizadas foi de 2,36, em 2017.

QUADRO 7 – Ação de Supervisão: Organizações de Manutenção, 2013-2017

	Ano				
	2013	2014	2015	2016	2017
N.º de organizações de manutenção inspecionadas	14	99	86	84	92
N.º de organizações de manutenção	26	26	26	29	39

GRÁFICO 6 – Ação de Supervisão: Organizações de Manutenção, 2013-2017

N.º de auditorias e inspeções efetuadas a organizações de manutenção / N.º de organizações de manutenção



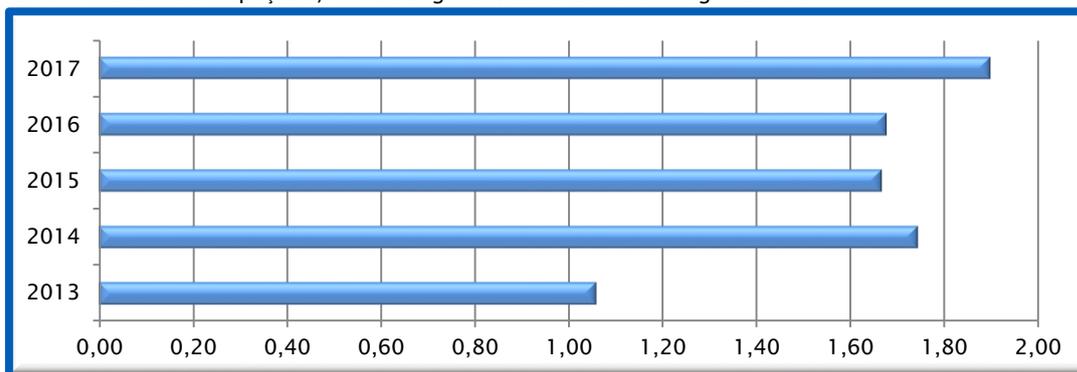
Como resultado de um aumento de perto de 30% no número de inspeções nas organizações de Gestão de Aeronavegabilidade, em 2017, e mesmo com a existência de mais 5 destas organizações, neste ano, o rácio de inspeções registou um aumento para 1,9.

QUADRO 8 – Ação de Supervisão: Organizações de Gestão de Aeronavegabilidade, 2013-2017

	Ano				
	2013	2014	2015	2016	2017
N.º de organizações de gestão de aeronavegabilidade inspecionadas	36	61	60	57	74
N.º de organizações de gestão de aeronavegabilidade (CAMO)	34	35	36	34	39

GRÁFICO 7 – Ação de Supervisão: Organizações de Gestão de Aeronavegabilidade, 2013-2017

N.º de Auditorias e Inspeções / N.º de Org. de Gestão de Aeronavegabilidade



3.5. SUPERVISÃO, INSPEÇÃO E FISCALIZAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS

Incluem-se nesta análise os prestadores de serviço de navegação aérea por infraestrutura, para além dos aeroportos, aeródromos e heliportos (excluem-se as pistas de ultraleves). No universo de prestadores de serviço de navegação aérea, são incluídas infraestruturas cuja gestão pertence a um único prestador desses serviços.

Não obstante o universo das infraestruturas se ter mantido, o rácio de inspeções destas infraestruturas diminuiu para perto de 0,65, devido ao facto de as ações de supervisão terem diminuído em 50%, face a 2016.

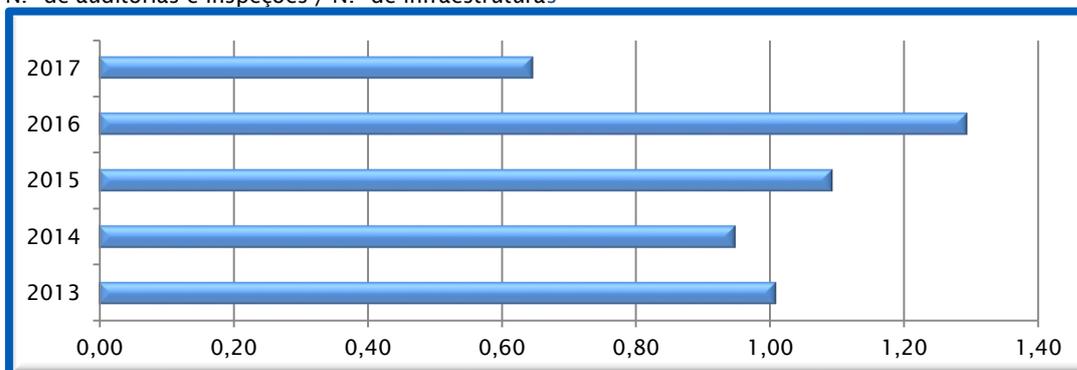
QUADRO 9 – Ação de Supervisão: Infraestruturas Aeroportuárias, 2013-2017

	Ano				
	2013	2014	2015	2016	2017
N.º de infraestruturas aeroportuárias inspeccionadas	116	110	130	150	75
N.º de infraestruturas aeroportuárias*	115	116	119	116	116

* Infraestruturas aeroportuárias e prestadores de serviço de navegação aérea. Não estão contabilizadas neste quadro as pistas de ultraleves aprovadas, em número de 24 à data de 31 de dezembro de 2017

GRÁFICO 8 – Ação de Supervisão: Infraestruturas Aeroportuárias, 2013-2017

N.º de auditorias e inspeções / N.º de infraestruturas*



3.6. SUPERVISÃO, INSPEÇÃO E FISCALIZAÇÃO DAS AERONAVES

O Registo Aeronáutico Nacional (RAN) contempla todas as aeronaves registadas em Portugal, independentemente da natureza do tráfego efetuado. A ação de supervisão da Autoridade realizada recai, necessariamente, sobre essas aeronaves.

Dentro deste âmbito, são efetuadas inspeções por amostragem das aeronaves inscritas no RAN.

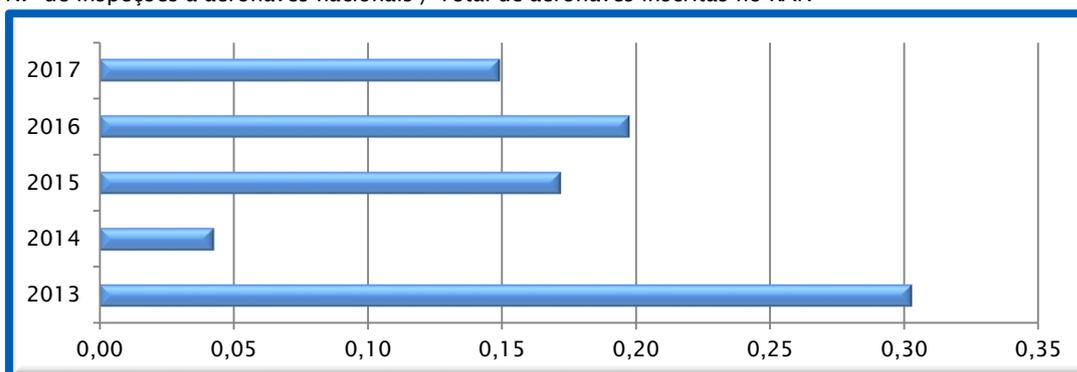
Em termos globais, registou-se um decréscimo de cerca de 24% face a 2016, com uma diminuição também a nível do rácio destas inspeções, perto dos 0,15.

QUADRO 10 – Ação de Supervisão: Aeronaves Nacionais, 2013-2017

	Ano				
	2013	2014	2015	2016	2017
N.º de aeronaves nacionais inspecionadas	273	34	207	241	183
N.º de aeronaves inscritas no RAN	1223	1218	1211	1221	1227

GRÁFICO 9 – Ação de Supervisão: Aeronaves Nacionais, 2013-2017

N.º de inspeções a aeronaves nacionais / Total de aeronaves inscritas no RAN



A ação de supervisão da ANAC também recai nos operadores estrangeiros, no que diz respeito às suas aeronaves, tendo sido efetuadas 235 inspeções *Safety Assessment on Foreign Aircrafts* (SAFA) em 2017.

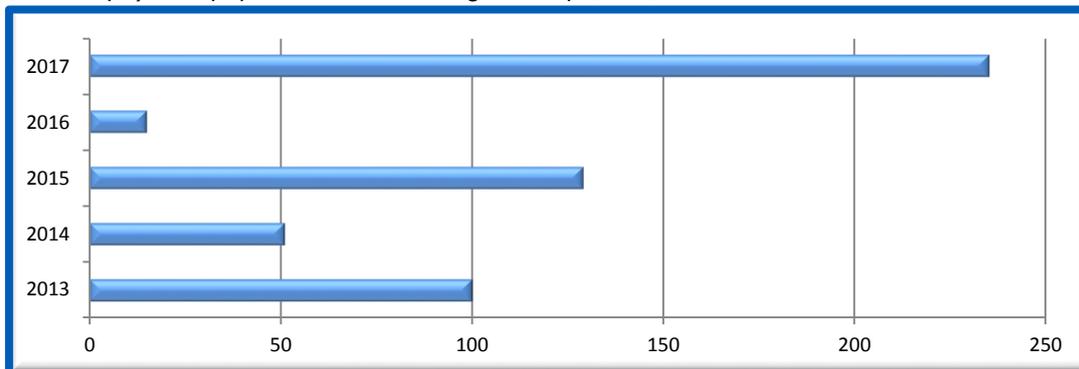
Este acréscimo na execução do programa SAFA deveu-se a um forte investimento na supervisão destas aeronaves, por contraste ao número de inspeções SAFA realizadas em 2016.

QUADRO 11 – Ação de Supervisão: *Safety Assessment on Foreign Aircraft* (SAFA), 2013-2017

	Ano				
	2013	2014	2015	2016	2017
N.º de aeronaves estrangeiras inspecionadas	100	51	129	15	235

GRÁFICO 10 – Ação de Supervisão: *Safety Assessment on Foreign Aircraft (SAFA)*, 2013-2017

N.º de Inspeções *Safety Assessment on Foreign Aircraft (SAFA)*



3.7. REGULAÇÃO ECONÓMICA

Na prossecução da sua missão, a ANAC tem como principais atribuições a manutenção das condições do acesso à atividade e ao mercado por parte dos agentes económicos, supervisionando também a atividade desses agentes e propondo medidas de regulação da economia das atividades aeroportuárias, de navegação aérea e de transporte aéreo e de outras no âmbito da aviação civil.

No âmbito das atividades relativas à regulação económica do setor, a ANAC centrou a sua atuação em 3 vertentes essenciais: a regulação do transporte aéreo, a regulação aeroportuária (a qual inclui a regulação dos serviços de navegação aérea) e proteção dos passageiros do transporte aéreo, num contexto particularmente dinâmico. Justamente pela importância que a proteção dos passageiros assume como vetor estratégico da atuação da ANAC, são destacadas, no ponto seguinte, as principais atividades desenvolvidas neste domínio.

3.7.1. Regulação Económica do Transporte Aéreo

A regulação económica do transporte aéreo assenta na verificação e monitorização do cumprimento por parte das transportadoras aéreas licenciadas de todos os requisitos inerentes à titularidade de uma licença de transporte aéreo. Destes requisitos destacam-se as condições relativas à propriedade e controlo acionista das transportadoras aéreas, bem assim como a verificação da manutenção de condições financeiras mínimas para operar, numa perspetiva de garantia da segurança do transporte aéreo e da proteção dos passageiros.

Destacam-se, abaixo, as principais atividades prosseguidas pela ANAC, neste domínio:

Consultas Bilaterais/Multilaterais

- Negociação de Acordo Bilateral com Angola;
- Negociação de Acordo Bilateral com a Argélia;
- Negociação de Acordo Bilateral com o Togo;
- Negociação de Acordo Bilateral com a Nigéria;
- Negociação de Acordo Bilateral com a China;
- Preparação de consultas aeronáuticas bilaterais com:
 - Namíbia;
 - Austrália;
- Preparação de negociações de Acordos globais entre a UE e países terceiros:
 - ASEAN (Vietname, Malásia, Singapura e Tailândia);
 - Tunísia;
 - Brasil;
 - Qatar;
 - Chile;
- Contributo sobre a proposta de decisão que autoriza a Comissão a negociar o acordo UE/EUA sobre locação de aeronaves com tripulação, e às respetivas diretivas de negociação;
- Diversos contributos para a EU relativos à proposta de revogação do Regulamento 868/2004;
- Realização de notas informativas, para o MNE, MI, IMT ou DGAE/ME, e informações para Autoridades Aeronáuticas e/ou transportadoras aéreas, relativas aos seguintes países: Angola, Arábia Saudita, Argélia, Argentina, Austrália, Bolívia, Brasil, Canadá, China, Colômbia, Coreia do Sul, Costa do Marfim, Cuba, Curaçao, Espanha, Emirados Árabes Unidos, Egito, Eslovénia, Etiópia, EUA, Gana, Holanda, Honduras, Índia, Irão, Japão, Marrocos, Maurícia, México, Moçambique, Nigéria, Países Baixos, Perú, Qatar, República Dominicana, Rússia, Singapura, Suíça, Togo, Tunísia, Turquia, Ucrânia e Venezuela;
- Envio de contributos e comentários sobre os acordos horizontais UE/ASEAN, UE/Brasil, UE/EUA, UE/Chile e o futuro acordo EU/China;
- Envio de contributos para a Cimeira UE/Índia e para a Cimeira UE/EUA;
- Preparação e apresentação de propostas de texto de Acordo sobre Serviços Aéreos com a Mauritânia, Congo e Benim;
- Tradução, para língua portuguesa dos textos de Acordo Aéreo entre Portugal e os seguintes países: Guiné, Quênia, Maurícia, Togo, Camarões, Coreia, Jamaica, Nova Zelândia e Tanzânia;
- Atualização dos quadros síntese sobre a vigência dos Acordos Aéreos celebrados por Portugal com países terceiros no âmbito dos trabalhos do Grupo ANAC/MNE;
- Elaboração de pareceres técnicos para a assinatura dos Acordos de Serviços Aéreos com Maurícia, Quênia, Peru, Camarões, Coreia e Jamaica;
- Elaboração de parecer setorial sobre "BREXIT", solicitado pela SEDC;
- Elaboração de pareceres sobre os Acordos com a Etiópia (alteração) e Egito (assinatura e aprovação);
- Participação em reuniões de preparação da 5ª reunião do grupo de trabalho luso-argelino;

- Participação na Reunião Interministerial no Ministério dos Negócios Estrangeiros preparatória da comissão mista com os EAU;
- Participação em Reuniões Interministeriais sobre os seguintes países: Colômbia, Perú, Argentina, México e Egito;
- Participação em reuniões com transportadoras aéreas e associações sobre a revogação do Regulamento 868/;
- Participação em reunião com o Embaixador da República Popular da China e representantes da Beijing Capital Airlines (BCA);
- Participação em reunião com o Embaixador da Coreia;
- Participação em diversas reuniões com empresas de transporte aéreo, no âmbito da negociação e/ou implementação dos acordos de serviços aéreos.

Monitorização do cumprimento do Regulamento UE n.º 1008/2008, relativo à manutenção de licenças de exploração por parte das transportadoras aéreas nacionais nos que respeita ao requisito da propriedade e controlo acionista:

- Análise técnica da notificação de 11 de julho de 2017, em cumprimento do disposto na alínea c) do n.º 5 do artigo 8.º do Regulamento (CE) n.º 1008/2008, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de setembro de 2008, da alteração da estrutura acionista da sociedade gestora de participações sociais a que pertencem das transportadoras aéreas Transportes Aéreos Portugueses, S.A. (TAP, S.A.) e Portugalia – Companhia Portuguesa de Transportes Aéreos, S.A. (PGA, S.A.).

Esta notificação ocorreu na sequência do Acordo de Compra e Venda de Ações celebrado em 19 de maio de 2016, e posteriormente alterado em 7 de junho de 2017, entre a Parpública – Participações Públicas (SGPS), S.A. (Parpública), a HPGB, SGPS, S.A. (HPGB), a DGN Corporation (DGN) e a Atlantic Gateway, SGPS, Lda. (Atlantic Gateway), mediante o qual, a Atlantic Gateway se obrigou a vender ações à Parpública, na medida do necessário para que esta passe a deter 50% do capital social e dos direitos de voto da TAP, SGPS, S.A. (TAP, SGPS), única acionista das transportadoras aérea TAP, S.A. e PGA, S.A..

O processo só foi completamente instruído, por parte das requerentes no final de novembro de 2017, pelo que a análise do Regulador só foi concluída em 2018.

Monitorização do cumprimento do Regulamento UE n.º 1008/2008, relativo à manutenção de licenças de exploração por parte das transportadoras aéreas nacionais nos que respeita ao requisito da capacidade financeira e seguros:

- Monitorização das condições económicas e financeiras das 20 empresas titulares de licença de exploração para o exercício da atividade de transporte aéreo, nos termos no Regulamento UE n.º 1008/2008, através da realização de auditorias técnicas e financeiras.
- Aprovação de reforços de frota das transportadoras aéreas nacionais.

Monitorização das tarifas aéreas nos mercados com atribuição do subsídio social de mobilidade:

- O regime de subsídio social de mobilidade aos passageiros beneficiários dos serviços aéreos entre o Continente e a Região Autónoma da Madeira e entre esta e a Região Autónoma dos Açores está consagrado no Decreto-Lei n.º 134/2015, de 24 de julho e na Portaria n.º 260-C/2015, alterada pela Portaria n.º 387-A/2015, de 28 de outubro.

Nos termos do artigo 15.º do Decreto-Lei n.º 134/2015, deve ser efetuada, em conjunto, pela ANAC e pela IGF, no decurso dos primeiros três meses de cada ano, uma avaliação das condições de preço, procura e oferta nas ligações aéreas em referência, a fim de habilitar os membros do Governo responsáveis pelas áreas das finanças e dos transportes aéreos a decidir sobre o valor a atribuir aos beneficiários a partir do início de abril de cada ano.

Com vista à elaboração do relatório, a ANAC procede à análise da política tarifária das transportadoras aéreas para o ano em referência, monitoriza as tarifas praticadas e efetua auditorias aos sistemas de reservas das transportadoras aéreas.

Foi apresentado o relatório conjunto ANAC-IGF no final do primeiro trimestre de 2017.

- Recolha e análise de elementos relativos às condições de preço, procura e oferta nas ligações aéreas entre o continente e a Região Autónoma dos Açores e entre esta e a Região Autónoma da Madeira, de forma a preparar o relatório de avaliação do Subsídio Social de Mobilidade, conforme previsto no Decreto-Lei n.º 41/2015, de 24 de março;
- A avaliação efetuada teve como base a evolução da oferta e da procura, a política tarifária prosseguida pelas transportadoras aéreas, bem como a evolução da despesa do Estado com o subsídio, desde a entrada em vigor do atual modelo até ao final de 2016, tendo sido, sempre que possível, realizada uma comparação evolutiva entre o anterior e o atual modelo.
- Foi apresentado o relatório conjunto ANAC-IGF no final do primeiro trimestre de 2017.

3.7.2. Regulação Económica dos Aeroportos e dos Prestadores de Serviço de Navegação Aérea

Aprovação da estrutura tarifária das Entidades Gestoras Aeroportuárias:

- Rede ANA
 - Decisão final do Conselho de Administração da ANAC sobre o processo de consulta das taxas reguladas para 2018;
 - Apreciação das reclamações dos utilizadores no âmbito do processo de Consulta das Taxas Reguladas 2018 – Aeroportos da Rede ANA visando a atualização das taxas sujeitas a regulação económica, nos termos do Decreto-Lei n.º 254/2012, de 28 de novembro, alterado pelo Decreto-Lei n.º 10/2013, de 31 de julho;

- Realização de auditorias ao sistema de rastreio de passageiros e bagagem de mão (RX);
- Realização de auditorias ao sistema de taxa de segurança da rede ANA;
- Realização de auditorias no âmbito de reclassificação de atividades monitorizadas;

→ Aeródromo de Cascais:

- Análise do pedido da Cascais Dinâmica relativo à atualização do tarifário do Aeródromo de Cascais para 2018. De acordo com o n.º 1 do art.º 75.º do Decreto-Lei n.º 224/2012, de 28 de novembro, *"os aeroportos, aeródromos e redes aeroportuárias abertos ao tráfego comercial não sujeitos a regulação devem notificar a ANAC, sobre o regime de taxas previstas no presente capítulo a praticar, eventuais isenções ou reduções dessas taxas, até 60 dias antes da sua entrada em vigor (...)".* O n.º 2 do art.º 45.º referido Decreto-Lei refere ainda que, *"as taxas referidas no número anterior são estabelecidas pelas entidades competentes, mediante parecer prévio da ANAC, a proferir até 30 dias antes da sua entrada em vigor"*.

Só foi completada a instrução do processo pela requerente em 2018, pelo que o processo transitou para o ano de 2018.

Monitorização do regime de qualidade de serviço aeroportuário (Rede ANA):

- Cálculo das penalizações da Entidade Gestora Aeroportuária relativas ao cumprimento dos requisitos de qualidade de serviço verificados em 2016;
- Supervisão do cumprimento por parte da entidade gestora aeroportuária da devolução aos utilizadores das respetivas penalizações;
- Elaboração de análises técnicas relativas ao processo de Consulta do Regime de Qualidade de Serviço Aeroportuário (RQSA) de 2017;
- Ações de Auditoria ao Serviço de Assistência aos Passageiros de Mobilidade Reduzida – MyWay.

Monitorização das Obrigações Específicas de desenvolvimento para aos aeroportos da rede ANA;

- Análise e monitorização das obrigações da Entidade Gestora Aeroportuária relacionadas com as Obrigações Específicas de Desenvolvimento, constantes do Anexo 9 do Contrato de Concessão.

Monitorização do cumprimento dos requisitos relativos a PMR – Passageiros com Mobilidade Reduzida:

- Desde novembro de 2016 que a ANAC tem vindo a desenvolver um conjunto de auditorias aos aeroportos nacionais, visando aferir do cumprimento do disposto no Regulamento (CE) n.º 1107/2006 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de julho de 2006, relativo aos direitos das pessoas com deficiência e das pessoas com

mobilidade reduzida no transporte aéreo, bem como do Decreto-Lei n.º 254/2012, de 28 de novembro.

Estas ações de auditoria têm o objetivo de verificar o cumprimento das regras de assistência às pessoas com deficiência e pessoas com mobilidade reduzida (cuja responsabilidade é da entidade gestora do aeroporto), os procedimentos de registo da informação que suportam os indicadores de qualidade, assim como verificar a aplicação das regras relativas à separação contabilística entre as atividades ligadas à prestação de assistência às pessoas com mobilidade reduzida e as restantes atividades da entidade gestora aeroportuária.

Prosseguindo as ações iniciadas em 2016 na Horta, em Ponta Delgada e em Lisboa, a ANAC auditou, em 2017, os Aeroportos de Faro e da Madeira. As auditorias aos aeroportos confirmam a tendência de crescimento da atividade de assistência aos PMR, e a análise detalhada desta atividade em cada aeroporto tem permitido identificar as especificidades e constrangimentos específicos de cada infraestrutura e aferir algumas situações críticas, que afetam o desempenho dos indicadores de qualidade.

Globalmente os aeroportos cumprem com as disposições do Regulamento, embora em alguns quesitos se tenham verificado situações de incumprimento, que foram devidamente assinaladas e para as quais foram solicitadas as competentes ações corretivas em cada um dos aeroportos.

Regulação da atividade de Navegação Aérea

- O Regulamento de Execução (EU) n.º 390/2013 da Comissão de 3 de maio estabelece um sistema de desempenho para os serviços de navegação aérea e as funções de rede no respeitante ao tráfego aéreo.

A aplicação do modelo regulatório de Navegação Aérea traduz-se em 2 procedimentos regulares e complementares: o processo anual de fixação de tarifas de Navegação Aérea (em rota e terminal) e o processo de monitorização das metas estabelecidas no âmbito do RP2 (Período de Referência 2014-2019).

- No âmbito do processo anual de fixação de tarifas de Navegação Aérea, a ANAC procede à avaliação preliminar dos custos reais do ano anterior e dos ajustes a realizar aos custos determinados e à consulta aos representantes dos utilizadores dos elementos preliminares apurados. Com base nos dados apurados foi apresentado um cálculo preliminar da tarifa a aplicar para 2018, que serviu de base à discussão ocorrida, em novembro de 2017, no Comité Alargado do Eurocontrol.

Após a discussão técnica das tarifas a aplicar para 2018, a ANAC preparou todo o expediente necessário à competente publicação das referidas tarifas.

- No âmbito do processo de monitorização anual, a ANAC procedeu à verificação do cumprimento dos requisitos estabelecidos na regulação de performance, e preparou o Relatório Anual de Monitorização do SOWEPP relativo ao RP2. Este processo tem como objetivo assegurar que as metas estabelecidas para o RP2 são cumpridas ao longo do período.



- A ANAC iniciou, em junho de 2017, a preparação técnica do processo de pedido de revisão dos objetivos estabelecidos no 2.º Período de Referência, designadamente do objetivo local de Custo / Eficiência.

Assistência em escala

- Seleção dos Prestadores de Serviços de Assistência em Escala – Aeroportos de Lisboa, Porto e Faro - Cumprimento do Acórdão do Tribunal de Justiça da União Europeia, de 11/09/2014 - Processo C-277/13.

A ANAC concluiu, em 2017, os concursos internacionais para seleção de prestadores de serviços de assistência em escala nos aeroportos de Lisboa, Porto e Faro para a categoria 3 (assistência a bagagem), categoria 4 (assistência a carga e correio) e categoria 5 (assistência a operações na pista).

No aeroporto do Porto foi emitida, em novembro de 2016, a licença para a categoria de serviços 3, e, em novembro de 2017, as licenças para as categorias de serviços 4 e 5.

No aeroporto de Faro foram emitidas as licenças para as categorias 3, 4 e 5 em outubro de 2017.

No aeroporto de Lisboa, por deliberação de 14 de dezembro de 2017, o Conselho de Administração da ANAC deliberou aprovar a adjudicação das licenças para as categorias 3, 4 e 5, tendo os interessados sido notificados da decisão nos termos legais.

3.8. CONSUMIDORES - PROTEÇÃO AO PASSAGEIRO

As reclamações de passageiros chegam à ANAC através do Livro de Reclamações ou por outras vias, como o email. Em 2017, foram rececionadas na ANAC 10.906 reclamações de passageiros, representando um acréscimo de cerca de 35,8% face ao ano anterior. Este crescimento forte deveu-se a um conjunto de eventos extraordinários, com impacto nos direitos dos passageiros, nomeadamente nos consagrados no Regulamento n.º 261/2004, a saber:

- Disrupção do abastecimento de combustível no aeroporto Humberto Delgado em 10 de maio de 2017;
- Cancelamento de 374 voos da Ryanair em setembro/outubro 2017;
- Falência da transportadora aérea Monarch em outubro de 2017;
- Falência da transportadora aérea Air Berlin em outubro de 2017.

As reclamações que têm como origem o livro de Reclamações são, justamente, as mais numerosas, representando perto de 89% do total de reclamações recebidas no âmbito do Regulamento n.º 261/2004, de 11 de fevereiro, e da Convenção de Montreal, mantendo-se com um peso idêntico a 2016.

QUADRO 12 – Total de Reclamações de Passageiros recebidas em 2016 e 2017, por motivo

(inclui as reclamações nos termos do Reg. n.º 261/2004 e da Convenção de Montreal)

Motivo	N.º de reclamações no Livro de Reclamações		N.º de reclamações fora do Livro de Reclamações		TOTAL	
	2016	2017	2016	2017	2016	2017
Cancelamento	936	1.730	278	510	1.214	2.240
Atraso	1.856	3.353	518	615	2.374	3.968
Recusa de embarque	420	508	41	54	461	562
Passageiros de Mobilidade Reduzida	43	34	1	0	44	34
Bagagem	1.339	1.322	20	25	1.359	1.347
Outros motivos	2.540	2.719	40	36	2.580	2.755
TOTAL	7.134	9.666	898	1.240	8.032	10.906

Os atrasos motivaram o maior número de reclamações recebidas com um peso de 36% no total, destronando os outros motivos que representaram 25% (decréscimo de 7 p.p. face a 2016). Os cancelamentos, que em 2016 contavam apenas com 15% do total de reclamações atingiram em 2017 21% do total. Por outro lado, as queixas relacionadas com os ‘Passageiros de Mobilidade Reduzida’ representam apenas 0,3% do total de reclamações recebidas em 2017.

Considerando os eventos na base do crescimento significativo no número de reclamações recebidas em 2017, resulta claro que os cancelamentos, atrasos e as recusas de embarque são as tipologias com maiores crescimentos. Em particular, o motivo com maior acréscimo em termos relativos, face ao ano anterior, foi o cancelamento com +85%, seguido pelo atraso com +67% e pela recusa de embarque com +22%. Os outros motivos também apresentaram crescimento, situando-se nos 7%. Por outro lado, os motivos relacionados com os ‘Passageiros de Mobilidade Reduzida’ e as “Bagagens” apresentaram um decréscimo no número de reclamações de 23% e 0,9%, respetivamente.

No que diz respeito aos processos de reclamação concluídos em 2017, num total de 6.463 processos, 2.077 são referentes a processos que transitaram de anos anteriores (2012 a 2016), e 4.386 dizem respeito a processos rececionados em 2017, correspondendo estes últimos a uma taxa de encerramento dos processos de cerca de 40%.

Assim como o número de reclamações entradas na ANAC foi muito influenciada pelos eventos extraordinários que ocorreram ao longo do ano, a taxa de encerramento de processos registada em 2017, também. Destaca-se neste âmbito a impossibilidade de encerrar as mais de 550 reclamações recebidas no âmbito da disrupção de abastecimento de combustível no Aeroporto Humberto Delgado, antes da conclusão inquérito, e o elevado número de reclamações recebidas no último trimestre do ano. Foi precisamente no último trimestre que ocorreu o cancelamento de mais 370 voos por parte da Ryanair e que se deu a falência da transportadora aérea Monarch, e da Air Berlín. Assim, dos processos entrados na ANAC em 2017, 6.520 transitaram para 2018.





CAPÍTULO IV

Execução do Plano de Atividades 2017



4.1. APRECIÇÃO, POR PARTE DOS UTILIZADORES DA QUALIDADE DOS SERVIÇOS PRESTADOS – RECLAMAÇÕES APRESENTADAS NO LIVRO DE RECLAMAÇÕES

O apuramento do nível de satisfação dos clientes quanto aos serviços prestados pela ANAC foi efetuado através da análise às reclamações exaradas pelos clientes no Livro de Reclamações (Livro Amarelo), em 2017.

Esta análise é relevante na medida em que possibilita a identificação de aspetos que podem ser alvo de melhoria, quer em termos de funcionamento, quer em termos da qualidade dos serviços prestados pela ANAC aos seus destinatários.

O universo de 6.470 utentes presenciais na Autoridade, no ano de 2017, traduziu uma redução de 13.744 utentes face a 2016, representando um decréscimo de cerca de 32%.

Ainda assim, tendo em conta este universo, as reclamações exaradas no Livro de Reclamações da ANAC (Livro Amarelo) mantêm-se inexpressivas, representando cerca de 0,5% do mesmo.

No decorrer do ano de 2017, foram rececionadas 30 reclamações, das quais 21 se encontram devidamente tratadas e arquivadas, estando as restantes em processo de análise. Das 21 reclamações já analisadas, apenas 2 foram consideradas como tendo fundamento.

Em comparação com período homólogo, em que foram recebidas 34 reclamações, verificou-se uma redução de 13% no número de reclamações.

No ano de 2017, os motivos apresentados nas 21 reclamações encerradas recaíram na “indisponibilidade de lugar de estacionamento” (18); “atendimento presencial” (1) e “atendimento telefónico” (1).

Importa ainda referir que, analisada a fundamentação das reclamações recebidas, foram apresentadas, sempre que oportuno, ações corretivas ou identificação de oportunidades de melhoria, por forma a evitar constrangimentos futuros e novas reclamações sobre os mesmos assuntos.

4.2. AVALIAÇÃO DO SISTEMA DO CONTROLO INTERNO

O Quadro 13 reflete a avaliação do ambiente de controlo e da estrutura organizacional existente em 2017, contendo a identificação os procedimentos de controlo administrativo implementados e dos mecanismos que garantem a fiabilidade do sistema de informação.

QUADRO 13 – Avaliação do Sistema de Controlo Interno

Questões	Aplicação			Fundamentação
	S	N	NA	
1. AMBIENTE DE CONTROLO				
1.1 Estão claramente definidas as especificações técnicas do sistema de controlo interno?	X			<p>No que respeita à aquisição de bens e serviços, a ANAC tem implementado, desde junho de 2007, um sistema interno de procedimentos que permite a criação de mecanismos de controlo nas áreas de receção, validação e aprovação de faturas, reconhecimento e autenticação das assinaturas dos dirigentes, análise e controlo à execução do orçamento, fundo de maneo, processamento e pagamento de faturas e reembolsos e restituições.</p> <p>Como medida de reforço de controlo interno, foi deliberado, pelo Conselho Diretivo do ex-INAC, I.P., em maio de 2009, um procedimento, no sentido de os processos de aquisição de bens e serviços serem submetidos à prévia análise e visto do Gabinete Jurídico, antes de serem assinados.</p> <p>No que releva às áreas funcionais da Autoridade, designadamente as áreas técnicas, o desenvolvimento das suas atribuições e atividades assenta num sistema de procedimentos internos, auditados pelas organizações internacionais que supervisionam o sistema da aviação civil, designadamente a EASA (<i>European Aviation Safety Agency</i>) e a ICAO/OACI (<i>Internacional Civil Aviation Organization</i>).</p>
1.2 É efetuada internamente uma verificação efetiva sobre a legalidade, regularidade e boa gestão?	X			Os procedimentos instituídos têm inerente uma verificação corrente da legalidade e regularidade da despesa, tendo presente o orçamento aprovado, o cumprimento das fases da despesa pública e o correto enquadramento em termos de contratação pública.
1.3 Os elementos da equipa de controlo e auditoria possuem a habilitação necessária para o exercício da função?	X			Certificação TÜV – Auditorias; Certificação em auditoria interna.
1.4 Estão claramente definidos valores éticos e de integridade que regem o serviço (ex. códigos de ética e de conduta, carta do utente, princípios de bom governo)?	X			<p>A ANAC dispõe de um Código de Conduta, aprovado por deliberação do CD de 06/01/2010.</p> <p>Encontra-se igualmente em vigor um Código de Conduta para os trabalhadores em exercício de funções inspetivas.</p>
1.5 Existe uma política de formação do pessoal que garanta a adequação do mesmo às funções e complexidade das tarefas?	X			Os instrumentos de gestão da ANAC, designadamente os Planos de Formação, são objeto de aprovação pelo CA.
1.6 Estão claramente definidos e estabelecidos contactos regulares entre a direção e os dirigentes das unidades orgânicas?	X			São estabelecidos contactos regulares entre os membros do CA e os dirigentes das UO que superintendem.

QUADRO 13 – Avaliação do Sistema de Controlo Interno (continuação)

Questões	Aplicação			Fundamentação
	S	N	NA	
Cont.				
1.7 O serviço foi objeto de ações de auditoria e controlo externo?	X			<p>Realizaram-se, em 2017:</p> <ul style="list-style-type: none"> → 1 auditoria da EASA, no âmbito Navegação Aérea; → 1 auditoria da EASA, no âmbito da Aeronavegabilidade e Manutenção; → 1 auditoria da EASA, no âmbito do Licenciamento de Pessoal; → 1 auditoria da EASA, no âmbito do programa SAFA/RAMP; → 1 auditoria da ICAO, relativa às <i>Protocol Questions</i> dos Protocolos LEG, ORG, AGA e ANS; → 3 auditorias da ECAC/CEAC, no âmbito da <i>Security</i>. <p>Foi, ainda, realizada 1 auditoria pelo Fiscal Único, com vista à verificação dos procedimentos instituídos na área financeira, à boa execução da contabilidade e do cumprimento das disposições aplicáveis em matéria orçamental, contabilística e de tesouraria.</p>
2. ESTRUTURA ORGANIZACIONAL				
2.1 A estrutura organizacional estabelecida obedece às regras definidas legalmente?	X			A estrutura orgânica foi definida de acordo com a Portaria n.º 545/2007.
2.2 Qual a percentagem de colaboradores do serviço que frequentaram pelo menos uma ação de formação?	X			Participaram em pelo menos uma ação de formação cerca de 62% colaboradores da ANAC (116 colaboradores para um universo de 186), no ano de 2017.
3. ATIVIDADES E PROCEDIMENTOS DE CONTROLO ADMINISTRATIVO IMPLEMENTADOS NO SERVIÇO				
3.1 Existem manuais de procedimentos internos?	X			Existem manuais de procedimentos em todas as Unidades Orgânicas. As áreas técnicas estão mais avançadas, devido à natureza das atividades desenvolvidas.
3.2 A competência para autorização da despesa está claramente definida e formalizada?	X			A competência para autorização da despesa está devidamente formalizada: Deliberação n.º 1745/2016, de 11 de novembro
3.3 É elaborado anualmente um plano de compras?	X			É elaborado, anualmente, aquando da definição do orçamento um Plano de Compras.
3.4 Está implementado um sistema de rotação de funções entre trabalhadores?		X		A ANAC tem constrangimentos significativos ao nível dos recursos humanos, o que não permite a implementação de um sistema de rotação de funções.
3.5 As responsabilidades funcionais pelas diferentes tarefas, conferências e controlos estão claramente definidas e formalizadas?	X			As responsabilidades funcionais encontram-se devidamente definidas, não estando, ainda, totalmente formalizadas nos respetivos manuais de procedimentos. Existe o Manual de Recrutamento e Formação Profissional do Pessoal Técnico.

QUADRO 13 – Avaliação do Sistema de Controlo Interno (continuação)

Questões	Aplicação			Fundamentação
	S	N	NA	
Cont.				
3.6 Há descrição dos fluxos dos processos, centros de responsabilidade por cada etapa e dos padrões de qualidade mínimos?	X			Há descrição de fluxos de processos nos procedimentos relativos a: receção, validação e aprovação de faturas, reconhecimento e autenticação das assinaturas dos dirigentes, análise e controlo à execução do orçamento, fundo de maneio, processamento e pagamento de faturas e reembolsos e restituições. Gradualmente, tem-se procedido à descrição dos fluxos de processos para outros procedimentos.
3.7 Os circuitos dos documentos estão claramente definidos de forma a evitar redundâncias?		X		Ver resposta 3.6.
3.8 Existe um Plano de Gestão de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas?	X			O Plano de Gestão de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas está publicado na página eletrónica da ANAC.
3.9 O Plano de Gestão de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas é executado e monitorizado?	X			O Plano de Gestão de Riscos de Corrupção e Infrações Conexas é monitorizado.
4. FIABILIDADE DOS SISTEMAS DE INFORMAÇÃO				
4.1 Existem aplicações informáticas de suporte ao processamento de dados, nomeadamente, nas áreas de contabilidade, gestão documental e tesouraria?	X			Está em funcionamento desde 2013 a plataforma <i>Enterprise Resource Planning</i> (ERP), da Primavera, instrumento que auxilia a área de recursos humanos, de faturação, contabilidade e tesouraria.
4.2 As diferentes aplicações estão integradas permitindo o cruzamento de informação?	X			Existem aplicações que estão integradas e permitem o cruzamento de informação, nomeadamente GestRege com Taxa de Segurança, com informação estatística (GECG), com SigmaRan (AER e GabJur), Licenças / CAP com Taxas para emissão de guias.
4.3 Encontra-se instituído um mecanismo que garanta a fiabilidade, oportunidade e utilidade dos <i>outputs</i> dos sistemas?	X			É feito o cruzamento de dados uma vez que existem várias fontes de informação. Não há uma integração completa dos diversos sistemas de informação da ANAC.
4.4 A informação extraída dos sistemas de informação é utilizada nos processos de decisão?	X			São obtidos de todos os sistemas de suporte à gestão administrativa elementos para reporte de atividade e suporte à decisão.
4.5 Estão instituídos requisitos de segurança para o acesso de terceiros a informação ou ativos do serviço?	X			Ao nível do SIAC e dos formulários transacionais publicados no portal da ANAC estão estabelecidos protocolos de segurança.
4.6 A informação dos computadores de rede está devidamente salvaguardada (existência de <i>backups</i>)?	X			É garantido através do sistema de virtualização (<i>backup</i>) através de sistemas <i>neo</i> e <i>reo</i> em locais fisicamente distintos, com períodos de retenção de informação de 30 e 8 dias, respetivamente.
4.7 A segurança na troca de informações e <i>software</i> está garantida?	X			A troca de informação está garantida internamente por métodos de encriptação de dados. A troca de <i>software</i> requer chaves de ativação de acesso restrito.

4.3 ATIVIDADES DESENVOLVIDAS E RESULTADOS ALCANÇADOS

Enquanto componente do ciclo anual de gestão, o Plano de Atividades anual da ANAC é elaborado 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. É esse Plano que cumpre agora avaliar, quanto ao seu cumprimento.

O quadro seguinte reflete os objetivos anuais da ANAC programados para 2017, associados às principais atividades desenvolvidas para os concretizar, tendo sido definida uma ponderação de 20% para cada um deles, de forma a quantificar, de alguma forma, o desempenho da ANAC.

QUADRO 14 - Objetivos anuais da ANAC e Principais Atividades Desenvolvidas

Atribuições / competências	Principais Atividades
3.8.1. Assessoria ao Governo, ao nível legislativo, bem como elaboração de regulamentos e demais atos legislativos	<ul style="list-style-type: none"> → Elaborar projetos de legislação, colaborar na preparação de diplomas legais e regulamentares, nacionais e da União Europeia, e acompanhar a sua aplicação; → Representar o Estado Português em organismos internacionais relativos ao setor da aviação civil.
3.8.2. Reforço da ação de supervisão, garantindo a segurança	<ul style="list-style-type: none"> → Promover a segurança de aviação civil de forma integrada e eficiente intensificando as ações de supervisão, inspetiva e fiscalizadora, melhorando os resultados das auditorias, gerindo o Programa USOAP (<i>Universal Safety Oversight Audit Programme</i>), contribuindo para a evolução sustentada do setor.
3.8.3. Adequação da regulação do setor às necessidades do sistema de aviação civil	<ul style="list-style-type: none"> → Promover a adequada regulação do setor, através da supervisão da implementação do modelo de regulação aeroportuária, aumentando a confiança dos agentes económicos e dos clientes no exercício da regulação do mercado.
3.8.4. Garantia da sustentabilidade económico-financeira	<ul style="list-style-type: none"> → Manter e melhorar a sustentabilidade económico-financeira da ANAC gerando uma contribuição positiva para o Orçamento de Estado e para as Contas Públicas, promovendo o financiamento dos investimentos relacionados com a melhoria da eficácia da prestação da ANAC.
3.8.5. Melhoria da qualidade dos serviços prestados e divulgação da atividade da ANAC	<ul style="list-style-type: none"> → Aumentar a confiança dos diversos <i>stakeholders</i> na atuação da ANAC. → Melhorar a qualidade dos serviços prestados, promovendo as ferramentas <i>e-government</i> e os sistemas de garantia da qualidade, através do reforço da infraestrutura tecnológica com a utilização de soluções integradoras e de suporte aos processos.

A realização de monitorizações periódicas efetuadas à atividade realizada, no decurso do ano em análise, através das informações facultadas pelas Unidades Orgânicas da ANAC permite uma avaliação contínua, que culmina com a avaliação final dos resultados alcançados, comparando-os com as metas inicialmente programadas.

Apresentam-se, seguidamente, os resultados alcançados no que diz respeito aos projetos desenvolvidos, em alinhamento com os objetivos operacionais acima referidos, e no seguimento dos objetivos estratégicos definidos. Esta análise considera os eixos de intervenção onde as diferentes atividades se inserem, designadamente a Regulação

do Setor, a Supervisão do Setor, a Regulamentação, a Ação Internacional e as Áreas Transversais.

Nessa demonstração, e para a aferição do grau de concretização das atividades enunciadas, em comparação com a meta definida em Plano, foi tida em linha de conta a seguinte metodologia de classificação:

QUADRO 15 – 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)	Meta não quantificada; Grau de realização considerado de 100% nas ações/atividades concretizadas
●		Meta não quantificada; Grau de realização considerado de 0% nas ações/atividades não iniciadas
◆	N.A.	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 ter advindo entretanto a anulação da ação/ atividade; Grau de realização não contabilizado

Dentro de cada objetivo e em associação com os respetivos indicadores que o integram, a classificação dos resultados reflete o grau de execução⁷ face à meta estabelecida, considerando ainda na coluna das observações as ponderações iniciais específicas para cada uma das metas, conforme estabelecidas em sede de Plano de Atividades para 2017. Assim, as ponderações de base atribuídas aos indicadores/metasp totalizam os 100% em cada objetivo.

No que diz respeito às metas não quantificáveis, por não ser possível a sua quantificação ou pelo facto de a realização das mesmas depender de agentes externos, não foi considerada nenhuma ponderação⁸.

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, de forma a que as ponderações dos indicadores 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 operacional, e para além da quantificação resultante da aplicação das ponderações

⁷ Grau de Execução = Resultado / Meta.

⁸ 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 ANAC. 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 ANAC, quantitativamente, não será alterado.

acima referidas, foi inserido um gráfico no final das grelhas das atividades de cada um daqueles objetivos.

São descritas, ainda, para cada um dos objetivos em análise, outras atividades realizadas no decorrer do ano para além das ações programadas expressamente previstas em PA, que não deixam de integrar a atividade da ANAC, podendo ser de natureza corrente ou advindo de levantamentos de necessidades posteriores à elaboração daqueles documentos.

4.4.1. Assessoria ao Governo

Na vertente da Assessoria ao Governo, contam-se atividades como a elaboração de projetos legislativos, a representação do Estado Português em diversas organizações internacionais e comités técnicos relacionados com a aviação civil, bem como a participação e negociação de acordos sobre serviços aéreos e a supervisão dos serviços aéreos realizados no âmbito de obrigações modificadas de serviço público.

ATIVIDADES PREVISTAS NO PLANO DE ATIVIDADES 2017

QUADRO 16 – Grau de concretização do Objetivo Operacional 1

Assessoria ao Governo, ao nível legislativo, bem como elaboração de regulamentos e demais atos legislativos

Legenda dos Eixos de Intervenção:

RS: Regulação do Setor; SS: Supervisão do Setor; Reg.: Regulamentação; AI: Ação Internacional; AT: Áreas Transversais

Ref. ^a	Eixo Int.	Ação/Atividade	Indicador	UO responsável	2017			
					Meta	Resultado	Grau exec.	Pond/Obs.
1	RS	Preparar os Conselhos dos Ministros dos Transportes, Energia e Telecomunicações, através da elaboração de notas de enquadramento e de projetos de notas de intervenção	N.º de documentos elaborados ⁹ / N.º de solicitações	DRE	100%	100%	100% →	5% a)
2	AI	Elaborar para o Ministério dos Negócios Estrangeiros relatórios sobre o resultado das negociações bilaterais sobre transporte aéreo	N.º de relatórios elaborados / N.º de negociações	DRE	100%	100%	100% →	4,75% b)
3	Reg.	Elaborar proposta de Decreto-Lei de Taxas aplicáveis aos atos regulatórios realizados pela ANAC	N.º de regulamentos / projetos legislativos aprovados pelo CA, até 31 de dezembro 2017	DCM; DGR; DINAV; DRE; DSO; GABFALSEC; GECG; GABJUR	1	51%	51% ↓	4,75% c)
4	Reg.	Elaborar Regime Sancionatório aplicável ao Regulamento Comunitário da Certificação Médica		DCM; GABJUR	1	1	100% →	4,75%

- a) Foram preparados 21 documentos com contributos para os Conselhos (UE) de Ministros dos Transportes, Energia e Telecomunicações, incluindo análise com contributos à versão do projeto legislativo que precede a alteração do decreto-lei n.º 156/2005, de 15 de setembro; realização de nota de enquadramento "Dimensão social no setor da aviação" para preparação do TTE de 08 e 09/06/2017; realização de notas técnicas para preparação de reuniões de Ministros dos Transportes, de Diretores Gerais e do Grupo Aviação; elaboração de notas técnicas para comentar projetos legislativos específicos, o estudo dos FAB e duas State Letters ICAO; realização de nota de enquadramento e tópicos de intervenção relativos ao ponto "Regulamento sobre a Salvaguarda da Concorrência no setor do transporte aéreo internacional", para preparação do TTE de 05/12/2017
- b) 3 Relatórios sobre consultas aeronáuticas bilaterais com: Angola, Argélia e China
- c) O projeto legislativo em causa encontra-se elaborado a 51%

⁹ Com notas de enquadramento e projetos de notas de intervenção.

QUADRO 16 – Grau de concretização do Objetivo Operacional 1 (cont.)

Assessoria ao Governo, ao nível legislativo, bem como elaboração de regulamentos e demais atos legislativos

Legenda dos Eixos de Intervenção:

RS: Regulação do Setor; SS: Supervisão do Setor; Reg.: Regulamentação; AI: Ação Internacional; AT: Áreas Transversais

Ref. ^a	Eixo Int.	Ação/Atividade	Indicador	UO responsável	2017			
					Meta	Resultado	Grau exec.	Pond/Obs.
5	Reg.	Elaborar proposta de Decreto-Lei referente ao Diretor de Aeródromo	N.º de regulamentos /projetos legislativos aprovados pelo CA, até 31 de julho 2017	DINAV; GABJUR	1	1	71% ↓	4,75% d)
6	Reg.	Efetuar revisão da Regulamentação ULM referente às Infraestruturas	N.º de regulamentos /projetos legislativos aprovados pelo CA, até 31 de dezembro 2017	DINAV; GABJUR	1	1	100% →	4,75%
7	Reg.	Elaborar proposta de Decreto-Lei para AITA	N.º de regulamentos /projetos legislativos aprovados pelo CA, até 31 de julho 2017	DINAV; GABJUR	1	1	100% →	4,75%
8	Reg.	Elaborar projeto de Decreto-Lei para as Cartas de Informação Aeronáutica (Anexo 4)	N.º de regulamentos /projetos legislativos aprovados pelo CA, até 31 de julho 2017	DINAV; GABJUR	1	1	100% →	4,75%
9	Reg.	Elaborar projeto de Decreto-Lei relativo às Servidões Aeronáuticas	N.º de regulamentos /projetos legislativos aprovados pelo CA, até 31 de julho 2017	DINAV; GABJUR	1	1	100% →	4,75%
10	Reg.	Elaborar projeto de Decreto-Lei relativo à Prestação dos Serviços de Tráfego Aéreo (Anexo 11)	N.º de regulamentos /projetos legislativos aprovados pelo CA, até 31 de julho 2017	DINAV; GABJUR	1	1	100% →	4,75%
11	Reg.	Elaborar projeto de Decreto-Lei referente a alterações aos aeródromos	N.º de regulamentos /projetos legislativos aprovados pelo CA, até 31 de julho 2017	DINAV; GABJUR	1	1	71% ↓	4,75% d)
12	Reg.	Elaborar proposta de Decreto-Lei relativo à revisão do regime sancionatório aplicável ao Regulamento (CE) n.º 261/2004	N.º de regulamentos /projetos legislativos aprovados pelo CA, até 31 de dezembro 2017	DRE; GABJUR	1	60%	60% ↓	4,75% e)
13	Reg.	Elaborar proposta de Decreto-Lei relativo à designação dos aeroportos coordenados, designação do respetivo coordenador e aprovação das bases de concessão do serviço público de atribuição de faixas horárias	N.º de regulamentos /projetos legislativos aprovados pelo CA, até 31 de março 2017	DRE; GABJUR	1	1	100% →	4,75%
14	Reg.	Elaborar projeto de Regulamento relativo ao Transporte Aéreo não regular extracomunitário	N.º de regulamentos /projetos legislativos aprovados pelo CA, até 31 de julho 2017	DRE; GABJUR	1	1	115% ↑	4,75% f)
15	Reg.	Elaborar projeto de Regulamento relativo às licenças de técnicos de certificação de manutenção de aeronaves nas categorias MEMA, MMCM e MRMA	N.º de regulamentos /projetos legislativos aprovados pelo CA, até 31 de dezembro 2017	DSO; GABJUR	1	60%	60% ↓	4,75% e)
16	Reg.	Elaborar projeto legislativo relativo ao “Plano nacional de assistência às vítimas de acidentes de aviação civil e aos seus familiares”	N.º de regulamentos /projetos legislativos aprovados pelo CA, até 30 de setembro 2017	GABFALSEC; GABJUR	1	60%	60% ↓	4,75% e)
17	Reg.	Elaborar Portaria que define os aeroportos/aeródromos nos quais se cobra taxa de segurança	N.º de regulamentos /projetos legislativos aprovados pelo CA, até 30 de setembro 2017	DGR; DINAV; GABFALSEC; GABJUR	1	0	0% ↓	4,75% g)

d) Este projeto legislativo foi aprovado pelo CA a 30 de setembro.

e) O diploma em causa encontra-se elaborado a 60%.

f) Este projeto legislativo foi aprovado pelo CA a 30 de junho.

g) Este diploma transitou para 2018.

QUADRO 16 – Grau de concretização do Objetivo Operacional 1 (cont.)

Assessoria ao Governo, ao nível legislativo, bem como elaboração de regulamentos e demais atos legislativos

Legenda dos Eixos de Intervenção:

RS: Regulação do Setor; **SS:** Supervisão do Setor; **Reg.:** Regulamentação; **AI:** Ação Internacional; **AT:** Áreas Transversais

Ref. ^a	Eixo Int.	Ação/Atividade	Indicador	UO responsável	2017			
					Meta	Resultado	Grau exec.	Pond/Obs.
18	Reg.	Elaborar Portaria relativa à revisão dos valores distribuídos às Entidades Beneficiárias da Taxa de Segurança	N.º de regulamentos /projetos legislativos aprovados pelo CA, até 30 de setembro 2017	DGR, GABJUR	1	0	0% ↓	4,75% g)
19	Reg.	Elaborar projeto legislativo relativo ao Código do Registo Aeronáutico	N.º de regulamentos /projetos legislativos aprovados pelo CA, até 31 de julho 2017	GABJUR	1	100%	115% ↑	4,75% f)
20	AI	Colaborar com organizações internacionais no âmbito de grupos de trabalho para a produção de regulamentação do Setor (Comissão Europeia, Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA), EUROCONTROL e OACI/ICAO)	N.º de participações ¹⁰ / N.º de solicitações	DINAV; GABJUR	100%	100%	100% →	4,75% h)
			N.º de relatórios apresentados no prazo de 10 dias úteis do evento / N.º de relatórios passíveis de serem apresentados		100%	100%	100% →	4,75% h)

h) Correspondente a 5 solicitações, todas passíveis de relatório.

QUADRO 17 – Redistribuição de ponderações do Objetivo Operacional 1

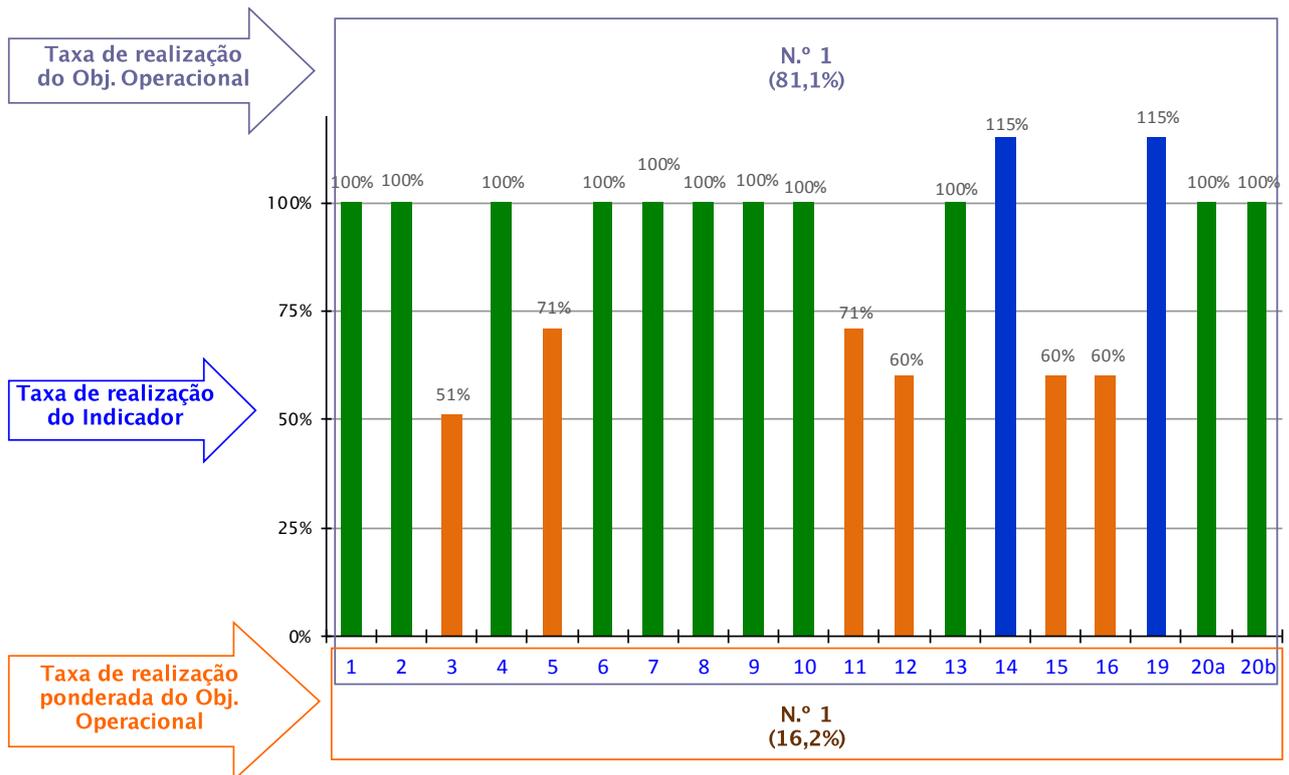
Legenda: ♦ Não Aplicável

Ref. ^a PA	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Peso Inicial	5%	4,75%	4,75%	4,75%	4,75%	4,75%	4,75%	4,75%	4,75%	4,75%	4,75%	4,75%
Peso Final	5%	4,75%	4,75%	4,75%	4,75%	4,75%	4,75%	4,75%	4,75%	4,75%	4,75%	4,75%
Resultados ponderados												
	5%	4,75%	2,42%	4,75%	3,37%	4,75%	4,75%	4,75%	4,75%	4,75%	3,37%	2,85%

Ref. ^a PA	13	14	15	16	17	18	19	20		Total Obj. 1
								a	b	
Peso Inicial	4,75%	4,75%	4,75%	4,75%	4,75%	4,75%	4,75%	4,75%	4,75%	100,0%
Peso Final	4,75%	4,75%	4,75%	4,75%	4,75%	4,75%	4,75%	4,75%	4,75%	100,0%
Resultados ponderados										
	4,75%	5,46%	2,85%	2,85%	0%	0%	5,46%	4,75%	4,75%	81,1%

¹⁰ Consideram-se n.º de participações ou n.º de vezes em que a ANAC foi representada e não o n.º de pessoas que representaram a ANAC

GRÁFICO 11 – Taxa de Execução das Metas do Objetivo Operacional 1



ATIVIDADES NÃO PREVISTAS NO PLANO DE ATIVIDADES 2017

- Elaboração e colaboração na elaboração de diversos projetos legislativos (Cf. página 29).
- Participação no Grupo de Trabalho interministerial sobre os *Remotely Piloted Aircraft Systems* (RPAS) ou aeronaves civis pilotadas remotamente (drones), coordenado pelo Ministério da Administração Interna.

4.4.2. Reforço da ação de supervisão, garantindo a segurança

Os resultados alcançados das atividades planeadas no âmbito da promoção da segurança aérea, através de atividades de regulamentação, supervisão e inspeção das organizações, atividades, equipamentos e instalações do setor são indicados seguidamente nos quadros relativos ao objetivo definido no Plano de Atividades, sendo posteriormente indicadas as atividades desenvolvidas e não expressamente descritas no Plano de Atividades 2017.

ATIVIDADES PREVISTAS NO PLANO DE ATIVIDADES 2017

QUADRO 18 – Grau de concretização do Objetivo Operacional 2

Reforço da ação de supervisão, garantindo a segurança

Legenda dos Eixos de Intervenção:

RS: Regulação do Setor; SS: Supervisão do Setor; Reg.: Regulamentação; AI: Ação Internacional; AT: Áreas Transversais

Ref. ^a	Eixo Int.	Ação/Atividade	Indicador	UO responsável	2017			
					Meta	Resultado	Grau exec.	Pond/Obs.
21	SS	Contribuir para a Gestão do Programa USOAP/CMA (<i>Safety Oversight Audit Programme / Continuing Monitoring Approach</i>) OLF (<i>Online Framework</i>), de forma a garantir a resposta às <i>protocol questions</i> na fase de <i>self-assessment</i>	N.º de perguntas respondidas / N.º de perguntas a responder (<i>Protocol Questions</i>) ¹¹	DCM; DINAV; DSO; GABJUR; GECG; DRH	100%	100%	100% →	4%
22	AI	Garantir a participação nas auditorias e inspeções de entidades internacionais de que Portugal faz parte, nos termos dos respetivos tratados, designadamente da União Europeia (EASA, EUROCONTROL), OACI/ICAO, CEAC/ECAC e outros	N.º de participações em auditorias e inspeções ¹² / N.º de solicitações	DCM; DINAV; DSO; GABFALSEC	100%	100%	100% →	4% a)
23	AI	Garantir a participação nos grupos de trabalho da União Europeia, OACI/ICAO e outros, relativos à segurança operacional e à <i>Security</i>	N.º de participações nos grupos de trabalho relativos à segurança operacional e à <i>Security</i> ¹² / N.º de solicitações	DCM; DINAV; DSO; GABFALSEC; GABJUR	100%	100%	100% →	4% b)
			N.º de relatórios apresentados no prazo de 10 dias úteis do evento / N.º de relatórios passíveis de serem apresentados		100%	96,4%	96,4% ↓	4% b)
24	SS	Garantir as ações de supervisão nos termos previstos na regulamentação em vigor	N.º de auditorias, inspeções, investigações e testes realizados	DINAV DCM GECG DRE DSO GABFALSEC	2143	2722	127% ↑	4%
25	SS	Implementar o novo sistema de supervisão/ monitorização da continuidade de aeronavegabilidade com base no programa de amostragem da frota de aeronaves inscritas no Registo Aeronáutico Nacional (RAN)	N.º de inspeções a aeronaves do RAN (inclui a emissão de CN e ARC, e certificação inicial) e no âmbito do programa ACAM	DSO	80	183	229% ↑	4%
26	RS	Instruir Processos de licenciamento, de certificação, de aprovação, de autorização e de registo	N.º de processos de licenciamento, de certificação, de aprovação e de autorização realizados	DCM DINAV DRE;DSO GABFALSEC	MNQ	25408	100% ●	N.A.
			Prazo médio de resposta dos atos de registo praticados, em dias úteis	GABJUR	1	1	100% →	4%

a) Correspondente a 7 solicitações (cf. página 29).

b) Correspondente a 31 solicitações, das quais 28 passíveis de elaboração de relatório. Foram elaborados 27 relatórios dentro do prazo estabelecido.

¹¹ Existiam 1099 *Protocol Questions* a responder. No entanto, no decorrer de 2017, as *Protocol Questions* foram alteradas pela ICAO, passando a ser de 957.

¹² Consideram-se n.º de participações ou n.º de vezes em que a ANAC foi representada e não o n.º de pessoas que representaram a ANAC

QUADRO 18 – Grau de concretização do Objetivo Operacional 2 (cont.)

Reforço da ação de supervisão, garantindo a segurança

Legenda dos Eixos de Intervenção:

RS: Regulação do Setor; SS: Supervisão do Setor; Reg.: Regulamentação; AI: Ação Internacional; AT: Áreas Transversais

Ref. ^a	Eixo Int.	Ação/Atividade	Indicador	UO responsável	2017			
					Meta	Resultado	Grau exec.	Pond/Obs.
27	RS	Participar no desenvolvimento de instrumentos de gestão territorial e na gestão das servidões aeronáuticas	N.º de pareceres relativamente aos pedidos de servidões aeronáuticas	DINAV	MNQ	N.A.	♦	N.A. c)
			N.º de pareceres relativamente a pedidos de particulares para construção em zonas sujeitas a servidões aeronáuticas		MNQ	714	100% ●	N.A.
			N.º de participações e/ou pareceres no âmbito das Comissões Consultivas de Revisão de Planos Diretores Municipais (PDM)		MNQ	7	100% ●	N.A.
28	RS	Promover a implementação do SSP/SMS (<i>Safety Management System</i>)	N.º de ações realizadas com vista à implementação do SSP/SMS	CA	2	3	150% ↑	4% d)
29	SS	Assegurar o funcionamento do Sistema de Gestão da ANAC	N.º de reuniões do <i>Management Review Board</i> realizadas	CA; DCM; DINAV; DSO; GECCG	4	2	50% ↓	4%
30	RS	Promover a revisão anual do Manual de Recrutamento e Formação de Pessoal Técnico (DSO, DCM e DINAV) e do Programa Nacional de Formação em Segurança da Aviação Civil (GABFALSEC), de forma a assegurar a sua atualização, caso se revele necessária	N.º de revisões/alterações efetuadas	DCM	1	95%	95% ↓	4% e)
				GABFALSEC	1	95%	95% ↓	4% f)
			N.º de capítulos/secções com revisões/alterações efetuadas	DSO	5 ¹³	95%	95% ↓	4% e)
				DINAV	4 ¹⁴	2	50% ↓	4%
31	RS	Promover a revisão anual do Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil, caso se revele necessária ¹⁵	N.º de revisões/alterações efetuadas	GABFALSEC	1	95%	95% ↓	4% f)
32	RS	Elaborar o relatório da aplicação do Plano Nacional de Desempenho no âmbito do SW FAB e do Reg. 390/2013 da Comissão Europeia (Regulamento de Serviços de Navegação Aérea)	N.º de relatórios apresentados	DINAV DRE	1	1	100% →	4%

c) Não houve solicitações.

d) Consideraram-se 3 grandes grupos de ações: **A)** Ações de dinamização e de sensibilização, que inclui: 1 *Workshop* sobre SMS para *stakeholders*; 2 *Workshops* sobre SSP para colaboradores da ANAC; 1 ação “*ICAO SMS and EASA Management Systems Requirements Introduction*”, para os membros da *Implementation Team* (ANAC, AAN, ANACOM, GAMA, GPIAFF), 1 Ação de formação sobre SMS, para colaboradores da ANAC, 1 apresentação “Os SMS dos ‘*Service Providers*’ Nacionais”, para os colaboradores da ANAC; e 1 apresentação do SSp 2018, aos prestadores de serviços nacionais. **B)** Celebração do Protocolo de Cooperação para a elaboração, implementação e manutenção do Programa Nacional de Segurança Operacional, e criação do Comité Nacional de Coordenação (ANAC, AAN, ANACOM, GAMA, GPIAFF). **C)** Elaboração de Proposta do Programa Nacional de Segurança Operacional, para posterior apresentação ao Governo e elaboração do Plano Nacional de Segurança Operacional para 2018 (SSp2018), que inclui: 11 reuniões da *Implementation Team*; 2 reuniões do Comité Nacional de Coordenação; Reuniões de diálogo com os *service providers* para o estabelecimento dos SPI e fixação dos *targets* para integrar no Plano de Implementação do SSP; e 2 Reuniões do Grupo *ad hoc* com representantes de 13 *service providers* nacionais, para preparação dos SPI a incluir no SSp2018.

e) O documento aguarda a aprovação do CA.

f) O documento aguarda a aprovação do PNSAC.

¹³ Secções referentes aos departamentos AER, LPF, MNP, OPS e SV.

¹⁴ Meta corrigida face ao PA2017, para 4 capítulos.

¹⁵ Redação corrigida, dado a redação constante do PA2017 estar incompleta, por lapso.

QUADRO 18 – Grau de concretização do Objetivo Operacional 2 (cont.)

Reforço da ação de supervisão, garantindo a segurança

Legenda dos Eixos de Intervenção:

RS: Regulação do Setor; SS: Supervisão do Setor; Reg.: Regulamentação; AI: Ação Internacional; AT: Áreas Transversais

Ref.ª	Eixo Int.	Ação/Atividade	Indicador	UO responsável	2017			
					Meta	Resultado	Grau exec.	Pond/Obs.
33	SS	Supervisionar a capacidade económico-financeira das empresas licenciadas para o transporte e para o exercício da atividade de assistência em escala	N.º de relatórios apresentados / N.º de empresas licenciadas a 31/12/2016 ¹⁶	DRE	100%	70%	70% ↓	4% g)
34	SS	Garantir a supervisão e fiscalização do processo de atribuição de faixas horárias assim como a fiscalização da sua utilização por parte das transportadoras aéreas	N.º de pareceres sobre incumprimentos detetados ¹⁷ / N.º de comunicações de incumprimentos recebidas ¹⁸	DRE	100%	14,3%	14,3% ↓	4% h)
35	SS	Garantir a fiscalização das atividades abrangidas pelos regimes legais aplicáveis às grandes infraestruturas de transporte aéreo e às infraestruturas de transporte aéreo em matéria de ruído das aeronaves	N.º de pareceres sobre incumprimentos detetados / N.º de comunicações de incumprimentos recebidas	DRE	100%	14,3%	14,3% ↓	4% h)
			N.º de respostas a reclamações recebidas relativas ao ruído / N.º de reclamações apresentadas relativas ao ruído ¹⁹	DRE	100%	67%	67% ↓	4% i)
36	SS	Supervisionar e fiscalizar a execução das Obrigações de Serviço Público (OSP) impostas às rotas entre o Continente e a Região Autónoma dos Açores, entre esta e a Região Autónoma da Madeira, entre Porto Santo / Funchal / Porto Santo, e entre Bragança / Vila Real / Viseu / Cascais / Portimão, através da elaboração de Relatórios de Execução	N.º de relatórios de execução analisados / N.º de relatórios de execução recebidos	DRE	100%	55%	55% ↓	4% j)
37	RS	Coadjuvar o Governo no processo de imposição, aquisição ou liberalização de serviços aéreos regulares sujeitos a OSP ²⁰	N.º de procedimentos lançados / N.º de procedimentos pré-contratuais realizados / N.º de OSP revogadas ²⁰	DRE, GABJUR	MNQ ²⁰	3	100% ●	4% k)
38	SS	Fiscalizar o cumprimento do disposto no regime legal aplicável às autorizações de exploração de serviços aéreos regulares extra- União Europeia	N.º de fiscalizações realizadas às autorizações concedidas (anos 2015 a 2016) ²¹	DRE	MNQ	N.A.	♦	N.A.

- g) Foram supervisionadas 66 empresas quanto à sua capacidade económico-financeira, num universo de 94 empresas licenciadas, das quais 37 são operadoras de transporte aéreo, e 57 empresas de assistência em escala a terceiros.
h) Foram recebidas 70 comunicações sobre incumprimentos, tendo sido concluídos 10 processos.
i) Foram dadas 2 respostas a 3 reclamações.
j) Foram recebidos 11 relatórios de execução. Foram analisados 6 relatórios, sendo que a análise dos restantes se encontra pendente do envio de informação/esclarecimentos por parte das Concessionárias.
k) Foram lançados 3 procedimentos.

¹⁶ Universo de empresas licenciadas em 31.12.2016 = 94 = 37 operadores de transporte/trabalho Aéreo + 57 empresas de AET. O universo apresentado restringe-se às empresas objeto de SEF.

¹⁷ Que podem ou não dar lugar a processos de contraordenação.

¹⁸ Até despacho final sobre os processos, consideram-se comunicações recebidas sobre incumprimentos as quanto a matérias relacionadas com as faixas horárias e em conjunto com as referentes a restrições de operação (ruído).

¹⁹ Redação corrigida, dado a redação constante do PA2017 estar incorreta, por lapso.

²⁰ Redação alterada face ao PA2017. Meta revista em conformidade para MNQ, dado que esta atividade depende da solicitação de terceiros.

²¹ Consideram-se as autorizações concedidas ao abrigo do Decreto-Lei n.º 116/2012, de 29 de maio, relativo às autorizações de exploração de serviços aéreos regulares extra- União Europeia.

QUADRO 18 – Grau de concretização do Objetivo Operacional 2 (cont.)

Reforço da ação de supervisão, garantindo a segurança

Legenda dos Eixos de Intervenção:

RS: Regulação do Setor; SS: Supervisão do Setor; Reg.: Regulamentação; AI: Ação Internacional; AT: Áreas Transversais

Ref. ^a	Eixo Int.	Ação/Atividade	Indicador	UO responsável	2017			
					Meta	Resultado	Grau exec.	Pond/Obs.
39	RS	Elaborar estudos sobre as condições de concorrência nos mercados de serviços aéreos regulares entre o Continente e a Madeira e os Açores, em que vigora o regime de subsídio de mobilidade	N.º de relatórios produzidos	DRE	2	2	100% →	4% I)
40	RS	Elaborar relatórios semestrais sobre a atuação da ANAC no âmbito dos Direitos dos Passageiros.	N.º de relatórios produzidos	DRE	2	2	100% →	4%
41	SS	Elaborar o Relatório Anual de Segurança Operacional referente a 2016	N.º de relatórios elaborados	DINAV	1	1	100% →	4%
42	SS	Assegurar a Coordenação do LSSIP (<i>Local Single Sky Implementation</i>) 2012-2017, através da elaboração de um documento de acompanhamento de objetivos técnico-operacionais da implementação do SES (<i>Single European Sky</i>) ao nível de Portugal	N.º de documentos/capítulos com a informação necessária para a compilação do documento de monitorização do plano para implementação do SES, nomeadamente: - <i>State Context</i>	DINAV	1	1	100% →	4%

I) Foram produzidos 2 Relatórios, em conjunto com a IGF, no quadro das disposições dos DL n.º 134/2015, de 24 de julho (Açores) e do DL n.º 41/2015, de 24 de março (Madeira).

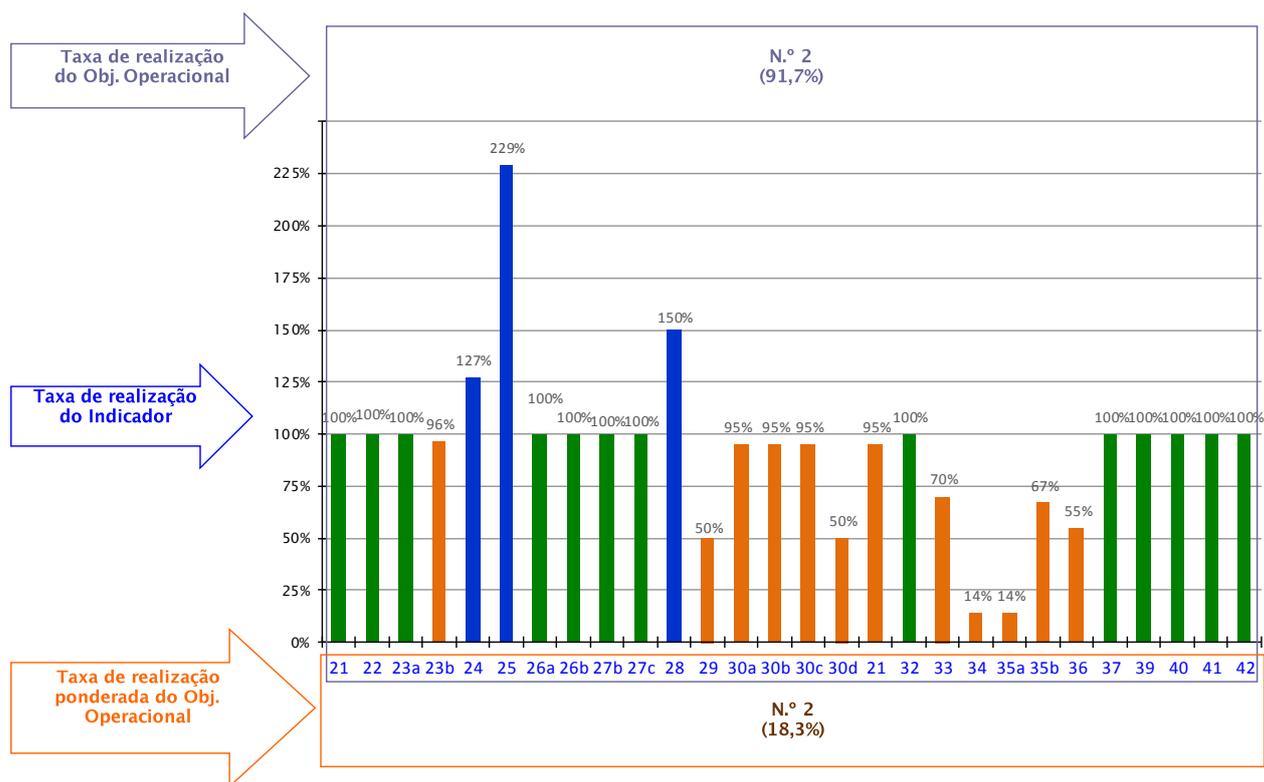
QUADRO 19 – Redistribuição de ponderações do Objetivo Operacional 2

Legenda: ♦ Não Aplicável

Ref. ^a PA	21	22	23		24	25	26		27			28	29	30				31	32	33	34		
			a	b			a	b	c	a	b			c	d								
Peso Inicial	4%	4%	4%	4%	4%	4%	♦	4%	♦	♦	♦	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%	4%
Peso Final	4,2%	4,2%	4,2%	4,2%	4,2%	4,2%	♦	4,2%	♦	♦	♦	4,2%	4,2%	4,2%	4,2%	4,2%	4,2%	4,2%	4,2%	4,2%	4,2%	4,2%	4,2%
Resultados ponderados																							
	4,2%	4,2%	4,2%	4%	5,3%	9,6%	♦	4,2%	♦	♦	♦	6,3%	2,1%	4%	4%	4%	2,1%	4%	4,2%	2,9%	0,6%		

Ref. ^a PA	35		36	37	38	39	40	41	42	Total Obj. 2
	a	b								
Peso Inicial	4%	4%	4%	♦	♦	4%	4%	4%	4%	96%
Peso Final	4,2%	4,2%	4,2%	♦	♦	4%	4%	4%	4%	100,0%
Resultados ponderados										
	0,6%	2,8%	2,3%	♦	♦	4%	4%	4%	4%	91,7%

GRÁFICO 12 – Taxa de Execução das Metas do Objetivo Operacional 2



ATIVIDADES NÃO PREVISTAS NO PLANO DE ATIVIDADES 2017

→ Elaboração de procedimentos e de CIA (Circulares de Informação Aeronáutica)

Foram elaboradas 14 CIA em 2017 (todas ainda em vigor), cuja necessidade foi identificada pelo *Universal Safety Audit Program* da ICAO/OACI e pelo programa *Eurocontrol Safety Regulatory Requirement (ESARR) Implementation Monitoring and Support*, do Eurocontrol.

4.4.3. Adequação da regulação do setor às necessidades do sistema de aviação civil

A adoção de medidas e desenvolvimento de atividades diversas para a promoção da adequada regulação do setor, através das atividades desenvolvidas em articulação com os projetos de assessoria ao Governo para a definição das políticas setoriais do sistema de aviação civil, constitui uma das componentes prioritárias no domínio de atuação da ANAC.

Neste âmbito, são seguidamente apresentadas as principais atividades e projetos desenvolvidos, com a indicação, sempre que aplicável, do correspondente grau de concretização face ao estabelecido no Plano de Atividades relativo a 2017. À semelhança dos restantes objetivos, são também indicadas as atividades desenvolvidas não expressamente descritas no Plano de Atividades 2017, mas que estão inerentes à atividade desenvolvida pela ANAC.

ATIVIDADES PREVISTAS NO PLANO DE ATIVIDADES 2017

QUADRO 20 – Grau de concretização do Objetivo Operacional 3

Adequação da regulação do setor às necessidades do sistema de aviação civil

Legenda dos Eixos de Intervenção:

RS: Regulação do Setor; SS: Supervisão do Setor; Reg.: Regulamentação; AI: Ação Internacional; AT: Áreas Transversais

Ref. ^a	Eixo Int.	Ação/Atividade	Indicador	UO responsável	2017			
					Meta	Resultado	Grau exec.	Pond/Obs.
43	RS	Assegurar a produção de informação relevante para o Setor da aviação civil, através da publicação de estudos sectoriais e <i>newsletters</i>	Anuário Estatístico publicado	GECG	1	1	100% →	5%
			N.º de BET publicados		4	4	100% →	5%
			Outros Estudos setoriais publicados		2	5	250% ↑	5% a)
			N.º de <i>Newsletters</i> mensais sobre indicadores de tráfego publicadas		12	12	100% →	5%
			N.º de <i>Newsletters</i> com informação sobre facilitação e segurança, a difundir por uma <i>mailing list</i> a aprovar pela ANSAC	GABFALSEC	2	2	100% →	5%
			N.º de <i>Newsletters</i> sobre carga e correio publicadas		2	5	250% ↑	5%
			N.º de estudos realizados sobre a reavaliação dos limites de vento para o Aeroporto do Funchal	DINAV	1	1	100% →	3% b)
44	AI	Assegurar a representação da ANAC nos fóruns/grupos de trabalho da União Europeia (EASA, EUROCONTROL, EUROSTAT), OACI/ICAO nos quais Portugal está formalmente representado	N.º de participações ²² / N.º de solicitações	DCM; DINAV; DRE; DSO; GABFALSEC; GABJUR; GECG	100%	100%	100% →	5,5% c)
			N.º de relatórios apresentados no prazo de 10 dias úteis do evento / N.º de relatórios passíveis de serem apresentados		100%	81,6%	81,6% ↓	5,5% c)
45	AI	Assegurar a representação da ANAC nos fóruns/grupos de trabalho da União Europeia (EASA, Comissão Europeia, Conselho da EU, EUROCONTROL, EUROSTAT), OACI/ICAO nos quais Portugal está designado como Coordenador	N.º de participações ²² / N.º de solicitações	DCM; DINAV; DRE; DSO; GABFALSEC; GABJUR; GECG	100%	100%	100% →	5,5% d)
			N.º de relatórios apresentados no prazo de 10 dias úteis do evento / N.º de relatórios passíveis de serem apresentados		100%	100%	100% →	5,5% d)
46	RS	Efetuar a transferência do Processo de Certificação Médica para os Examinadores Médicos Aeronáuticos (AME/AeMC)	N.º de AME e AeMC a emitir certificados médicos / N.º total de AME e AeMC	DCM; GSIC; GABJUR	100%	100%	100% →	5,5%

a) Foram publicados na página de internet da ANAC, os seguintes estudos: 4 relatórios semestrais relativos às reclamações dos Passageiros do Transporte Aéreo - 2015 (1.º e 2.º Semestre) e 2016 (1.º e 2.º semestre), maio 2017; "Modelo de Representação Mensal do Tráfego Aéreo Comercial 2016".

b) Foi elaborado um estudo técnico referente às limitações de operações considerando os ventos no aeroporto da Madeira.

c) Correspondentes a 62 participações, das quais 49 passíveis de elaboração de relatório. Relativamente a estas últimas, foram elaborados 40 relatórios dentro do prazo estabelecido.

d) Correspondente a 2 participações.

²² Consideram-se n.º de participações ou n.º de vezes em que a ANAC foi representada e não o n.º de pessoas que representaram a ANAC

QUADRO 20 – Grau de concretização do Objetivo Operacional 3 (cont.)

Adequação da regulação do setor às necessidades do sistema de aviação civil

Legenda dos Eixos de Intervenção:

RS: Regulação do Setor; SS: Supervisão do Setor; Reg.: Regulamentação; AI: Ação Internacional; AT: Áreas Transversais

Ref. ^a	Eixo Int.	Ação/Atividade	Indicador	UO responsável	2017			
					Meta	Resultado	Grau exec.	Pond/Obs.
47	RS	Preparar e negociar acordos bilaterais e multilaterais sobre serviços aéreos	N.º de consultas aeronáuticas bilaterais preparadas e/ou realizadas	DRE	MNQ	5	100% ●	N.A.
			N.º de contributos relativos a acordos sobre serviços aéreos apresentados / N.º de solicitações da UE		100%	100%	100% →	5,5% e)
48	RS	Participar nas reuniões promovidas pela ANAC, por outros Ministérios ou entidades públicas, ou ainda por empresas de transporte aéreo nacionais ou estrangeiras, no âmbito da negociação e/ou implementação dos acordos de serviços aéreos.	N.º de participações ²³ / N.º de solicitações	DRE	100%	100%	100% →	5,5% f)
49	RS	Prestar informações e emitir pareceres sobre assuntos da União Europeia e multilaterais com questões económicas, de concorrência, ambiente e de defesa do consumidor, bem como sobre assuntos relacionados com o acesso ao mercado no âmbito das negociações bilaterais sobre serviços aéreos, das negociações conduzidas pela Comissão Europeia no âmbito das relações externas no setor da aviação civil e assegurar a coordenação das relações com a OACI e com o Grupo ABIS	N.º de pareceres emitidos / N.º de solicitações	DRE	100%	112%	112% ↑	5,5% g)
50	SS	Monitorizar as metas de custo-eficiência para a atividade de navegação aérea em rota, estabelecidas no âmbito do Plano Nacional de Desempenho, para os serviços de navegação aérea 2015-2019	N.º de Documentos de monitorização apresentados	DRE	2	2	100% →	5,5%
51	RS	Elaborar relatório de atividades sobre as atividades desenvolvidas pela ANAC no âmbito da regulação económica aeroportuária	N.º de Documentos apresentados	DRE	1	20%	20% ↓	6,5% h)
52	AI	Participar nas reuniões promovidas por diversas instâncias comunitárias e internacionais com vista ao alcance de um enquadramento normativo para as emissões da aviação civil internacional, em colaboração com os representantes da Agência do Ambiente, quando aplicável ²⁴	N.º de participações ²² / N.º de solicitações	DRE	100%	100%	100% →	5,5% i)
53	RS	Assegurar a representação junto do Gabinete Coordenador de Segurança do Sistema de Segurança Interna e na Comissão Nacional de Proteção Civil	N.º de participações ²² / N.º de solicitações	GABFALSEC	100%	100%	100% →	5,5% j)

e) Foram apresentados 18 contributos.

f) Foram realizadas 23 reuniões e 1 ação de formação.

g) Foram dadas 94 respostas a 84 solicitações.

h) O documento encontrava-se concluído a 20% à data de 31-12-2017.

i) Correspondente a 5 participações.

j) Correspondente a 1 solicitação.

²³ Consideram-se n.º de participações o n.º de vezes em que a ANAC foi representada e não o n.º de pessoas que representaram a ANAC

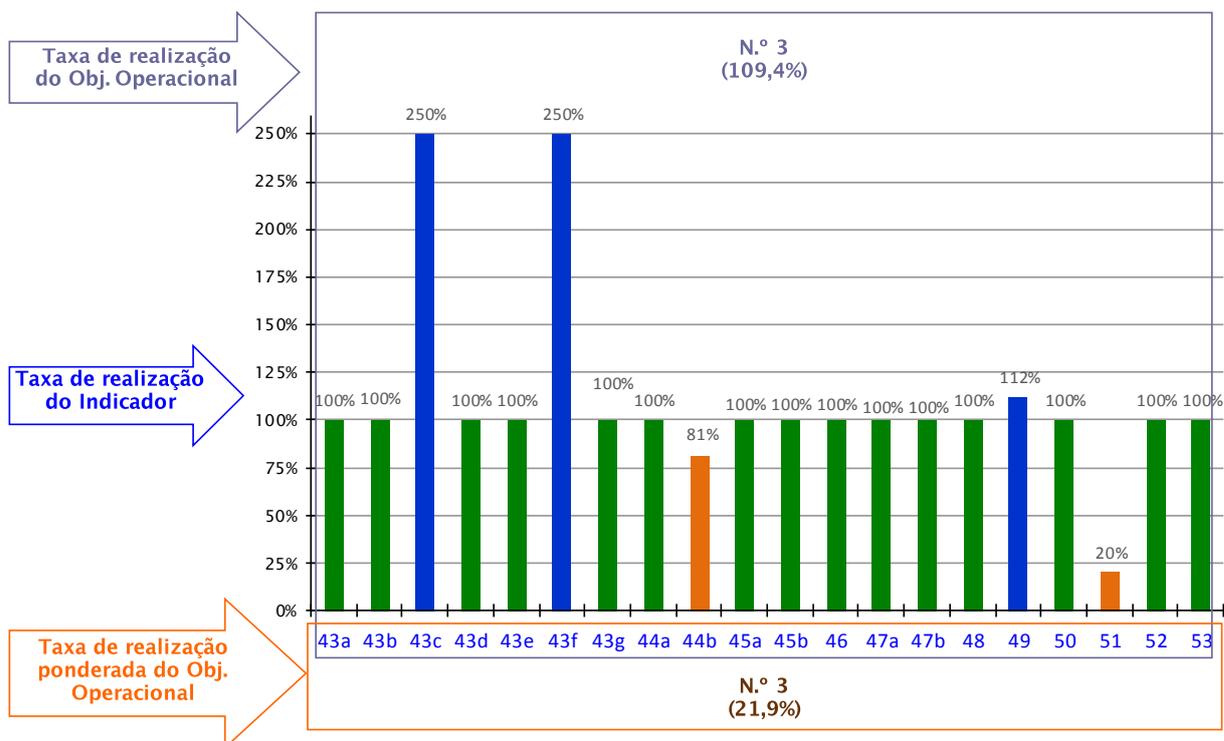
²⁴ Redação corrigida face ao PA2017.

QUADRO 21 – Redistribuição de ponderações do Objetivo Operacional 3

Legenda: ♦ Não Aplicável

Ref. PA	43							44		45		46	47		48	49	50	51	52	53	Total Obj. 3
	a	b	c	d	e	f	g	a	b	a	b		a	b							
Peso Inicial	5%	5%	5%	5%	5%	5%	3%	5,5%	5,5%	5,5%	5,5%	5,5%	♦	5,5%	5,5%	5,5%	5,5%	6,5%	5,5%	5,5%	100,0%
Peso Final	5%	5%	5%	5%	5%	5%	3%	5,5%	5,5%	5,5%	5,5%	5,5%	♦	5,5%	5,5%	5,5%	5,5%	6,5%	5,5%	5,5%	100,0%
Resultados ponderados																					
	5%	5%	12,5%	5%	5%	12,5%	3%	5,5%	4,5%	5,5%	5,5%	5,5%	♦	5,5%	5,5%	6,2%	5,5%	1,3%	5,5%	5,5%	109,4%

GRÁFICO 13 – Taxa de Execução das Metas do Objetivo Operacional 3



ATIVIDADES NÃO PREVISTAS NO PLANO DE ATIVIDADES 2017

- Atualizar o disposto na AIP Portugal, nomeadamente em GEN 1.2 (*National Regulations and Legislation*), AD 1.3 (*Index National Aerodromes*) e AD 1.4 (*Grouping of International Aerodromes*)

Foram realizadas 5 ações com vista à atualização da AIP Portugal. Enquanto as publicações não se tornam efetivas, foi solicitada a emissão de vários NOTAM.

- Análise de processos tendentes à suspensão do Regime de Exceção ao Contingente de Voos Noturnos

Foram autorizados 2 pedidos de 11 pedidos analisados: 1 pedido foi encerrado, 4 pedidos foram interrompidos pelos requerentes, e 4 pedidos foram indeferidos.

→ Acompanhar o processo relativo à instalação de estações de monitorização de ruído, para efeitos de captação do ruído produzido pela inversão de potência das aeronaves. Foi acompanhado um processo no Aeroporto Humberto Delgado.

→ Analisar projetos de acordos de *code-share* em concordância com Acordos de Transporte Aéreo

Foram analisados 3 projetos de acordo de code-share: TAP Portugal / *Beijing Capital Airlines*, à luz do Acordo sobre Transporte Aéreo Portugal/China; *Beijing Capital Airlines* / Azul - Linhas Aéreas Brasileiras, S.A., à luz do Acordo sobre Transporte Aéreo Portugal/Brasil e Portugal/China; e TAP Portugal e a Oceanair à luz do Acordo sobre Transporte Aéreo Portugal/Brasil.

4.4.4. Reforço da sustentabilidade económico-financeira

Para o reforço da sustentabilidade económica e financeira foi definido como objetivo prioritário a melhoria da eficiência da ANAC. São apresentadas, no quadro seguinte, as principais atividades e projetos desenvolvidos, indicando o grau de concretização dessas atividades.

ATIVIDADES PREVISTAS NO PLANO DE ATIVIDADES 2017

QUADRO 22 - Grau de concretização do Objetivo Operacional 4

Reforço da sustentabilidade económico-financeira

Legenda dos Eixos de Intervenção:

RS: Regulação do Setor; SS: Supervisão do Setor; Reg.: Regulamentação; AI: Ação Internacional; AT: Áreas Transversais

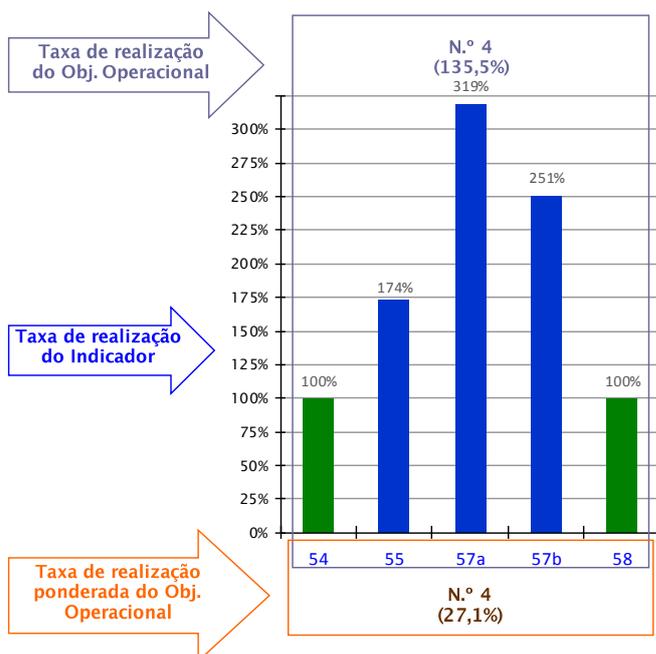
Ref. ^a	Eixo Int.	Ação/Atividade	Indicador	UO responsável	2017			
					Meta	Resultado	Grau exec.	Pond/Obs.
54	AT	Assegurar a cobertura de custos por proveitos próprios	Proveitos Operacionais próprios / Custos Operacionais	DCM; DGR; DeCOM; DINAV; DRE; DSO; GABFALSEC; GABJUR; GECCG; GSIC	[110%-120%]	117%	100% →	45%
55	AT	Garantir um grau adequado de Liquidez Geral	Ativo Circulante / Passivo Circulante		[1,40-1,60]	2,78	174% ↑	45%
56	AT	Controlar a receita proveniente da Taxa de Segurança	N.º de auditorias realizadas sobre os procedimentos instituídos e registos efetuados nos aeroportos no âmbito do tráfego aéreo	DGR	6	0	0% ↓	10% a)
57	AT	Promover a recuperação de Dívida Vincenda e de Dívida Vencida, através de comunicações mensais aos clientes	Dívida Vincenda recuperada em 30 dias após a data de comunicação / Dívida Vincenda Comunicada	DGR	30%	95,7%	319% ↑	10%
			Dívida Vencida recuperada em 30 dias após a data de comunicação / Dívida Vencida Comunicada	DGR	30%	75,3%	251% ↑	10%
58	AT	Elaborar um Protocolo com a Autoridade Tributária para efeitos de cobrança coerciva da dívida	Data de entrega do Protocolo finalizado à Autoridade Tributária	DGR	31-03-2017	1	100% →	10%
59	AT	Garantir proveitos financeiros decorrentes de investimento financeiro	Juros líquidos obtidos a 31 de dezembro 2017	DGR	70m€	0	0% ↓	10% a)

a) Esta atividade transitou para 2018.

QUADRO 23 – Redistribuição de ponderações do Objetivo Operacional 4

Ref. ^a PA	54	55	56	57		58	59	Total Obj. 4
				a	b			
Peso Inicial	25%	25%	10%	10%	10%	10%	10%	100%
Peso Final	25%	25%	10%	10%	10%	10%	10%	100%
Resultados ponderados								
	25%	43,5%	0%	31,9%	25,1%	10%	0%	135,5%

GRÁFICO 14 – Taxa de Execução das Metas do Objetivo Operacional 4



4.4.5. Melhoria da qualidade dos serviços prestados e divulgação da atividade da ANAC

As atividades previstas para concretização deste objetivo, com indicação das respetivas metas e resultados atingidos, encontram-se elencadas no próximo quadro. São também apresentadas, seguidamente, as atividades, correntes ou não, que se realizaram em 2017, embora não previstas no Plano de Atividades 2017.

ATIVIDADES PREVISTAS NO PLANO DE ATIVIDADES 2017

QUADRO 24 – Grau de concretização do Objetivo Operacional 5

Melhorar a qualidade dos serviços prestados e divulgar a atividade da ANAC

Legenda dos Eixos de Intervenção:

RS: Regulação do Setor; SS: Supervisão do Setor; Reg.: Regulamentação; AI: Ação Internacional; AT: Áreas Transversais

Ref. ^a	Eixo Int.	Ação/Atividade	Indicador	UO responsável	2017			
					Meta	Resultado	Grau exec.	Pond/Obs.
60	AT	Realizar ações de controlo interno integradas no Sistema de Gestão da ANAC	N.º de auditorias internas / ações de controlo interno realizadas	GECC	2 ²⁵	2	100% →	3% a)
			N.º de relatórios de auditoria produzidos	GECC	2 ²⁵	3	150% ↑	3% a)
61	RS	Promover a imagem institucional da ANAC, através do lançamento de campanhas sobre Segurança (<i>Safety</i>) e organização e coordenação de seminários para o setor sobre <i>Security</i> /Facilitação	N.º de campanhas de <i>Safety</i> lançadas	DSO DeCOM	1	2	200% ↑	3% b)
			N.º de seminários em Segurança da Aviação Civil realizados, na sua vertente <i>Security</i>	GABFALSEC DeCOM	2	0	0% ↓	3%
			N.º de seminários sobre facilitação realizados		1	0	0% ↓	3%
62	RS	Promover a imagem institucional da ANAC através de formação aos <i>stakeholders</i>	N.º de cursos sobre facilitação e <i>security</i> ministrados	GABFALSEC DeCOM	3	12	400% ↑	3% c)
			N.º de cursos sobre medicina aeronáutica ministrados	DCM DeCOM	2	3	150% ↑	3% d)
63	RS	Promover a imagem institucional da ANAC, através da resposta eficiente aos pedidos de esclarecimento recebidos através dos canais diretos	N.º de respostas aos pedidos de esclarecimento/informação através dos canais diretos / N.º de pedidos de esclarecimento através dos canais diretos	GABFALSEC	100%	100%	100% →	3% e)

- a) Foram realizadas duas auditorias internas aos departamentos DINAV/DeNAV e DINAV/DeIEA, cujos relatórios foram produzidos em 2017. Foi ainda elaborado o relatório da auditoria interna ao departamento DSO/LPF, efetuada em dezembro de 2016.
- b) Foram realizadas 2 campanhas: SMS Promotion vs SPO, para os *AW Operators* (SPO); e SMS/ERP Promotion, para os colaboradores da ANAC.
- c) Foram ministrados os seguintes cursos: 2 cursos de Gestores de Segurança da Aviação Civil; IV Curso de “Gestor de Segurança – Expedidor Conhecido”; VIII Curso de “Gestores de Segurança – Agentes Reconhecidos”; 4 ações de sensibilização em segurança da aviação civil, 2 cursos de Gestores de Segurança da aviação civil para fornecedores reconhecidos de provisões de bordo, fornecedores conhecidos de provisões de bordo e fornecedores conhecidos de provisões de aeroporto; 2 edições do I Seminário de *Security*.
- d) Foram ministrados os seguintes cursos: III Pós-Graduação em Medicina Aeronáutica - FAP; Curso Medicina Aeronáutica - AAC Cabo Verde; Curso em Saúde Mental – FAP.
- e) Correspondente a 738 pedidos de esclarecimento.

²⁵ Meta revista para 2 ações de controlo interno, pelo *Management Review Board*.

QUADRO 24 – Grau de concretização do Objetivo Operacional 5 (cont.)

Melhorar a qualidade dos serviços prestados e divulgar a atividade da ANAC

Legenda dos Eixos de Intervenção:

RS: Regulação do Setor; SS: Supervisão do Setor; Reg.: Regulamentação; AI: Ação Internacional; AT: Áreas Transversais

Ref. ^a	Eixo Int.	Ação/Atividade	Indicador	UO responsável	2017			
					Meta	Resultado	Grau exec.	Pond/Obs.
64	RS	Melhorar a imagem institucional da ANAC, promovendo iniciativas dirigidas aos <i>stakeholders</i> , com Encontros e Sessões de Sensibilização e Divulgação de informação	N.º de seminários e iniciativas para <i>stakeholders</i> realizadas	DSO, DeCOM	4	3	75% ↓	2% f)
				DINAV, DeCOM	3	1	33% ↓	2% g)
				DSO, DINAV, DeCOM	5	32	640% ↑	2% h)
				DCM, DeCOM	1	2	200% ↑	2% i)
	AT		N.º de iniciativas dirigidas aos Órgãos de Comunicação Social com divulgação da atividade da ANAC realizadas	DeCOM	6	59	983% ↑	2% j)
65	RS	Garantir o tratamento de processos de reclamações de passageiros recebidos	Percentagem de processos de reclamações de passageiros referentes a 2017 concluídos	DRE	90%	40,2%	44,7% ↓	3% k)
					100%	40,7%	40,7% ↓	3% k)
66	SS	Promover a atualização dos Manuais de Procedimentos das UO, de forma a garantir a sua adequação aos procedimentos adotados e à regulamentação existente, de forma a assegurar a sua atualização, caso se revele necessária	N.º de capítulos/secções com revisões/alterações efetuadas	DCM	1 ²⁶	1	100% →	2%
				DINAV	5 ²⁷	4	80% ↓	2%
				DRE	3 ²⁸	0	0% ↓	2%
				DSO	6 ²⁹	5	83% ↓	2%
				GECC	4 ³⁰	0	0% ↓	2%

f) Foram realizados 3 seminários de uniformização a examinadores.

g) *Workshop "Market Opportunities for Galileo na EGNOS in Portugal"*.

h) Foram realizados 27 *Roadshows* no âmbito do Regulamento sobre "Condições de operação aplicáveis à utilização do espaço aéreo pelos sistemas de aeronaves civis pilotadas remotamente (drones) e 5 Sessões de Esclarecimento no âmbito do mesmo Regulamento (TB Festival Drone / Lusoavia / Semana da Ciência e Tecnologia / Participação no Robot Ethics / Participação nas Jornadas de Engenharia Aeroespacial - Ordem dos Engenheiros).

i) Foram realizadas as seguintes iniciativas: *Workshop* sobre SMS – Auditório ANA; IV Jornadas de Medicina Aeronáutica – FAP.

j) Foram realizadas as seguintes iniciativas: 44 notícias e 12 comunicados de imprensa

k) Foram concluídos 4.386 processos recebidos em 2017, e 2.077 processos referentes a anos anteriores. A existência de uma dependência das respostas demoradas por parte das transportadoras aéreas para a conclusão dos processos por parte da ANAC influenciou os resultados alcançados. Adicionalmente, ocorreram fatores extraordinários que fizeram aumentar consideravelmente o número de reclamações recebidas (cf. pág. 52).

²⁶ Secção relativa à DCM.

²⁷ Capítulos referentes à DINAV.

²⁸ Secções referentes aos Departamentos LE, PDC e AM.

²⁹ Redação corrigida relativamente ao PA2017. Secções referentes à DSO (procedimentos gerais) e aos Departamentos AER, LPF, MNP, OPS e SV.

³⁰ Capítulos referentes ao GECC.

QUADRO 24 - Grau de concretização do Objetivo Operacional 5 (cont.)

Melhorar a qualidade dos serviços prestados e divulgar a atividade da ANAC

Legenda dos Eixos de Intervenção:

RS: Regulação do Setor; SS: Supervisão do Setor; Reg.: Regulamentação; AI: Ação Internacional; AT: Áreas Transversais

Ref. ^a	Eixo Int.	Ação/Atividade	Indicador	UO responsável	2017			
					Meta	Resultado	Grau exec.	Pond/Obs.
67	AT	Conceber suportes de comunicação institucional (filme, folhetos, anúncios, etc.)	N.º de suportes concebidos	DeCOM	5	7	140% ↑	2%
68	AT	Atualizar o Portal da ANAC	N.º de UO envolvidas	DeCOM	4	0	0% ↓	2%
69	AT	Dinamizar a Comunicação Interna	N.º de iniciativas ao abrigo do PEI (Programa Estratégico de Comunicação Interna)	DeCOM	4	28	700% ↑	2%
70	AT	Melhorar o tratamento da documentação interna e externa através da implementação de um Sistema de Gestão Documental	Data de implementação do Sistema de Gestão Documental	DGR	31-12-2017	N.A.	♦	2% l)
71	AT	Elaborar projeto de Portaria ou Regulamento relativo à Gestão Arquivística	N.º de regulamentos/projetos legislativos aprovados pelo CA, até 31 de dezembro 2017	DGR; GABJUR	1	60%	60% ↓	2% m)
72	AT	Garantir um grau de execução adequado do plano de formação profissional para as áreas técnicas	N.º de horas de formação técnica realizadas / Total de horas de formação realizadas	DCM; DGR; DINAV; DSO; GABFALSEC	[60%-70%]	74%	106% ↑	2%
73	AT	Garantir a execução de uma política de formação profissional adequada	N.º de colaboradores abrangidos por uma ação de formação / N.º total de colaboradores	DCM; DeCOM; DGR; DINAV; DRE; DSO; GABFALSEC; GABJUR; GECC; GSIC	[35%-40%]	62%	155% ↑	2%
74	AT	Promover a comunicação com fornecedores e clientes	Data de comunicação a fornecedores com conta corrente ativa no triénio 2014-2016	DGR	31-07-2017	31-jul	100% →	2%
			Data de comunicação a clientes relativamente a saldos e a informação dos produtos/taxas cobradas pela ANAC	DGR	31-10-2017	31-out	100% →	2%
75	AT	Garantir a diminuição do tempo de disponibilização ao cliente da fatura da taxa de segurança após receção de informação das Entidades Gestoras Aeroportuárias (EGA)	N.º de faturas enviadas em menos de 4 dias úteis / N.º de faturas emitidas	DGR	80%	92%	115% ↑	2%

l) Esta atividade estava contemplada através da aquisição de serviços com base no concurso público internacional SIGAI, que foi dado sem efeito, por existir uma decisão de revogação do mesmo.

m) Foram definidas as regras arquivísticas. Esta atividade transitou para 2018.

QUADRO 24 - Grau de concretização do Objetivo Operacional 5 (cont.)

Melhorar a qualidade dos serviços prestados e divulgar a atividade da ANAC

Legenda dos Eixos de Intervenção:

RS: Regulação do Setor; SS: Supervisão do Setor; Reg.: Regulamentação; AI: Ação Internacional; AT: Áreas Transversais

Ref. ^a	Eixo Int.	Ação/Atividade	Indicador	UO responsável	2017			
					Meta	Resultado	Grau exec.	Pond/Obs.
76	AT	Promover um Prazo Médio de Pagamento (PMP) a fornecedores	Prazo Médio de Pagamento ³¹	DGR	30 dias	1 dia	197% ↑	2%
77	AT	Implementar globalmente o sistema de gestão e de controlo de auditorias e inspeções na ANAC através da sua adequação aos âmbitos da DSO, DINAV, FALSEC, DRE, GECC e DCM ³²	Data de entrada em produção do sistema na DSO	GSIC; DSO	31-05-2017	31-03-2017	138% ↑	2%
			Data de entrada em produção do sistema na DINAV	GSIC; DINAV	31-05-2017	N.A.	♦	2% n)
			Data de entrada em produção do sistema no GABFALSEC	GSIC; GABFALSEC	31-05-2017	N.A.	♦	2% n)
			Data de entrada em produção do sistema na DRE	GSIC; DRE	31-05-2017	31-03-2017	138% ↑	2%
			Data de entrada em produção do sistema no GECC	GSIC; GECC	30-09-2017	N.A.	♦	2% n)
			Data de entrada em produção do sistema na DCM	GSIC; DCM	31-05-2017	N.A.	♦	2% n)
78	AT	Melhorar o modelo de comunicação de dados e qualidade da informação comunicada à ANAC referente aos movimentos de tráfego e de passageiros	Data da entrada em produção do sistema de comunicação e controlo de qualidade para os movimentos de tráfego e de passageiros	GSIC; GECC; DGR	30-09-2017	N.A.	♦	2% n)
79	AT	Disponibilização de <i>Dashboards</i> com dados de inteligência de negócio provenientes dos sistemas intervencionados no âmbito da proteção e segurança dos dados críticos da ANAC.	Publicação na Intranet institucional da ANAC de <i>Dashboard</i> dinâmico com dados de inteligência de negócio.	GSIC; GECC	30-06-2017	N.A.	♦	2% o)
80	AT	Reestruturar o sistema de cablagem, tomadas e <i>patching</i> com o objetivo de aumentar o número de pontos de rede e corrigir problemas de comunicação que decorrem da degradação e antiguidade de secções do sistema	Data de conclusão da substituição do sistema de cablagem UTP e sua certificação	GSIC	30-09-2017	N.A.	♦	2% p)
81	AT	Concluir a transição do <i>namespace</i> INAC para o <i>namespace</i> ANAC nos serviços de rede que suportam o sistema de domínio	Data de conclusão do processo de migração do <i>namespace</i>	GSIC	31-03-2017	31/03/2017	100% →	2%

n) Em sede de monitorização da atividade, foram redefinidas outras prioridades na área de sistemas informáticos, tendo esta atividade ficado adiada.

o) Esta atividade foi revista, tendo em consideração que a sua conclusão dependia da contratação de um trabalhador, que não foi possível concretizar até à presente data.

p) A conclusão desta atividade dependia da realização de obras nos edifícios 5 e 6 da ANAC, que não foram realizadas até à presente data.

³¹ PMP = $\frac{\sum(t \text{ a } t-3) DF}{\sum(t \text{ a } t-3) A} \times 365$, em que DF=Encargos assumidos e não pagos a Fornecedores de bens e serviços correntes e de capital; A = Aquisição de Bens e Serviços e Aquisição de Bens de Capital no Trimestre

³² Redação corrigida face ao PA2017

QUADRO 24 – Grau de concretização do Objetivo Operacional 5 (cont.)

Melhorar a qualidade dos serviços prestados e divulgar a atividade da ANAC

Legenda dos Eixos de Intervenção:

RS: Regulação do Setor; SS: Supervisão do Setor; Reg.: Regulamentação; AI: Ação Internacional; AT: Áreas Transversais

Ref. ^a	Eixo Int.	Ação/Atividade	Indicador	UO responsável	2017			
					Meta	Resultado	Grau exec.	Pond/Obs.
82	AT	Unificar o sistema de comunicações da ANAC e migrar o sistema analógico de voz para Voz sobre IP ³³	Data da implementação do sistema de Voz sobre IP	GSIC	31-12-2017	N.A.	♦	2% q)
83	AT	Adequar a infraestrutura tecnológica necessária por forma a possibilitar aos cidadãos e empresas a capacidade de formalizar <i>online</i> pedidos de certificação ou de licenciamento ³⁴	Data de entrada em funcionamento do sistema online que possibilite a formalização, acompanhamento e conclusão <i>online</i> de um pedido de licenciamento ou de certificação, com a integração e encadeamento automático destes processos nos respetivos sistemas internos	GSIC	31-12-2017	N.A.	♦	2% r)
84	AT	Publicação de procedimentos e normas de segurança informática na utilização dos recursos da rede da microinformática da ANAC.	Aprovação, divulgação e publicação dos procedimentos na Intranet institucional da ANAC.	GSIC	30-06-2017	50%	50% ↓	2%
85	AT	Atualização da plataforma de Intranet institucional baseada em SharePoint 2013 para SharePoint 2016.	Entrada em produção da nova plataforma de Intranet baseada em SharePoint 2016	GSIC	31-12-2017	50%	50% ↓	2%

q) Atividade dependente da conclusão da reestruturação do sistema de cablagem, tomadas e *patching* (atividade 80).

r) Atividade condicionada à capacidade de contratação no âmbito de um procedimento público a ser lançado em 2017, e que foi reagendado para 2018.

³³ Atividade dependente da conclusão da reestruturação do sistema de cablagem, tomadas e *patching*.

³⁴ Atividade condicionada à capacidade de contratação no âmbito de um procedimento público a ser lançado em 2017.

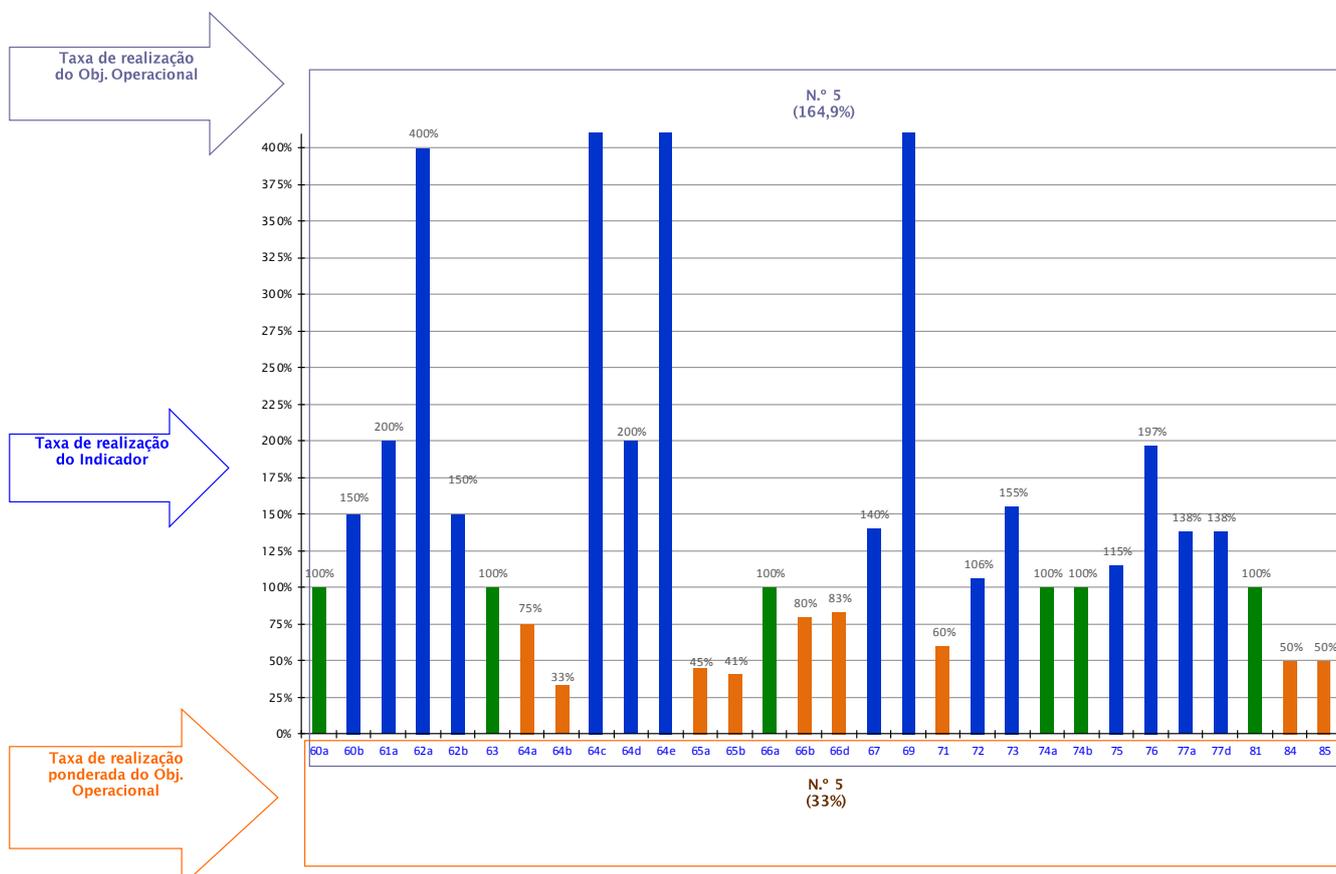
QUADRO 25 – Redistribuição de ponderações do Objetivo Operacional 5

Legenda: ♦ Não Aplicável

Ref. ^a PA	60		61			62		63	64					65		66					67	68	69	70	71
	a	b	a	b	c	a	b	a	b	c	d	e	a	b	a	b	c	d	e						
Peso Inicial	3%	3%	3%	♦	3%	3%	3%	3%	2%	2%	2%	2%	2%	3%	3%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	♦	2%
Peso Final	3%	3%	3%	♦	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	♦	3%	
Resultados ponderados																									
	3%	4,5%	6%	♦	0%	12%	4,5%	3%	2,3%	1%	19,2%	6%	29,5%	1,3%	1,2%	3%	2,4%	0%	2,5%	0%	4,2%	0%	21%	♦	1,8%

Ref. ^a PA	72	73	74		75	76	77						78	79	80	81	82	83	84	85	Total Obj. 5
			a	b			a	b	c	d	e	f									
Peso Inicial	2%	2%	2%	2%	2%	2%	2%	♦	♦	2%	♦	♦	♦	♦	♦	2%	♦	♦	2%	2%	80,0%
Peso Final	3%	3%	3%	3%	3%	3%	3%	♦	♦	3%	♦	♦	♦	♦	♦	3%	♦	♦	2%	2%	100,0%
Resultados ponderados																					
	3,2%	4,7%	3%	3%	3,5%	5,9%	4,1%	♦	♦	4,1%	♦	♦	♦	♦	♦	3%	♦	♦	1%	1%	164,9%

GRÁFICO 15 – Taxa de Execução das Metas do Objetivo Operacional 5



ATIVIDADES NÃO PREVISTAS NO PLANO DE ATIVIDADES 2017

- ➔ Divulgação de *flashes* de notícias sobre o trabalho desenvolvido na ANAC, a incluir nas mensagens de correio eletrónico
- ➔ Disponibilização do Centro de Documentação da ANAC para consultas
Foram efetuadas 89 consultas ao Centro de Documentação da ANAC



SEGUNDA PARTE







CAPÍTULO V
Recursos Humanos

5.1 AFETAÇÃO REAL E PREVISTA DOS RECURSOS HUMANOS

O ano de 2017 caracterizou-se por ser um ano de alterações fundamentais no que aos recursos humanos diz respeito. Tendo sido aprovados os regulamentos de carreiras e de recrutamento e seleção, a ANAC procedeu à abertura de procedimentos concursais com vista à ocupação de 45 postos de trabalho, num total de 33 procedimentos iniciados no último semestre de 2017.

O elevado número de candidaturas foi o grande desafio a ultrapassar, sendo que a maior dificuldade se prendeu com o tempo despendido na análise das referidas candidaturas, o que se veio a refletir na data de entrada de novos colaboradores.

Tal como se pode constatar pela análise do quadro *infra*, o número de profissionais em funções à data de 31-12-2017 continua aquém do número de profissionais planeado, constatando-se, ainda um desvio negativo de cerca de 31% face ao plano previsto para o ano de 2017, representando uma diferença de 62 profissionais.

Este desvio representa, uma vez mais, as dificuldades em dotar o mapa de pessoal da ANAC do número de colaboradores necessários para o prosseguimento dos objetivos e missão da organização enquanto entidade reguladora e supervisora do sector, apesar do esforço empreendido no processo de recrutamento de novos trabalhadores.

QUADRO 26 - Caracterização dos Recursos Humanos por grupo profissional, 2017

Recursos Humanos		Planeados Orçamento 2017		Executados 31-dez-2017	
Grupo Profissional	Pontos	N.º Profissionais	Pontos	N.º Profissionais	Pontos
TOTAL		199	2335	137	1574
Conselho de Administração	20	3	60	3	60
Dirigentes	16	26	416	19	272
Técnicos Superiores*	12	122	1500	92	984
Assistente Administrativo				23	
Assistentes Técnicos	8	44	344		248
Assistentes Operacionais	5	2	15		10

Unidades: N.º Trabalhadores/Pontos

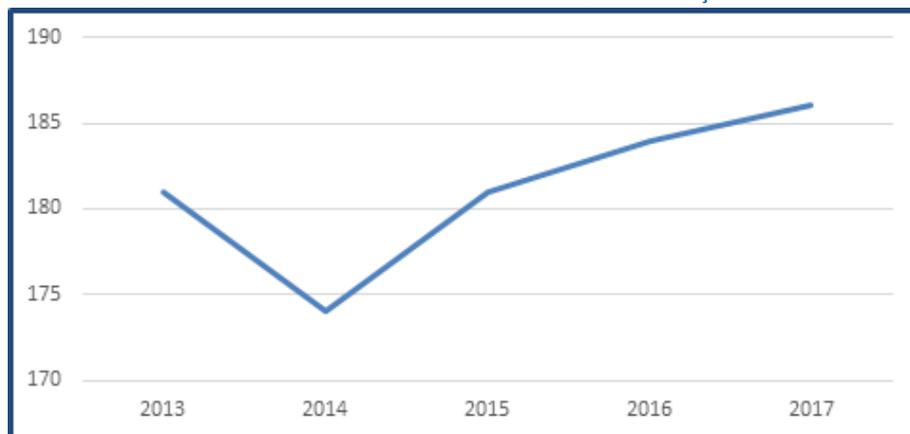
* Não inclui prestadores de serviços / avençados

Nota: Nos dados referentes 31 de dezembro de 2017, foram incluídas na carreira de Técnico Superior, as carreiras de Consultor e de Técnico Especialista. As carreiras de Assistente Técnico e Assistente Operacional integram a carreira de Assistente Administrativo.

Não obstante a abertura de vários procedimentos concursais para as mais variadas áreas, não foi, ainda, possível preencher a globalidade dos postos de trabalho do mapa de pessoal da ANAC. Neste sentido e como forma de colmatar as lacunas existentes ao nível da carência e qualificação de recursos humanos, a ANAC recorreu, tal como em anos anteriores, à contratação de prestação de serviços em regime de avença de técnicos especializados no âmbito da aeronáutica (pilotos de linha área, controladores de tráfego aéreo, assistência em escala, técnicos de manutenção de aeronaves e outros).

Em 31-12-2017, colaboravam com a ANAC 49 prestadores de serviço, os quais, a par com os restantes trabalhadores, permitiram aumentar, ainda que de forma ligeira, o número de profissionais ao serviço, tendência que se mantém desde 2014, pese embora este seja um número insuficiente para o preenchimento do total de postos de trabalho previstos para 2017 (249, incluindo prestações de serviço), conforme se pode constatar no gráfico seguinte:

GRÁFICO 16 - Recursos Humanos da ANAC - Evolução 2013-2017



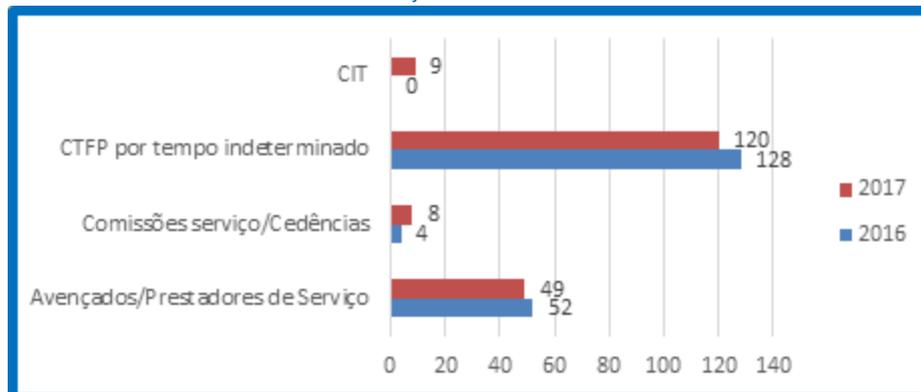
Unidade: N.º Trabalhadores

O quadro *supra* permite verificar um aumento gradual do número total de profissionais, nomeadamente nos últimos quatro anos, num esforço de suprir as necessidades relacionadas com a carência de trabalhadores qualificados e de preencher o mapa de pessoal da entidade.

A contribuir para este aumento concorrem os novos Contratos Individuais de Trabalho, celebrados ao abrigo do novo regime aplicável à ANAC. Com efeito, a aprovação da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto e do Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, resultou na alteração do regime de pessoal aplicável aos trabalhadores da ANAC o qual passou a ser o do Contrato Individual de Trabalho.

Fruto da opção de alguns trabalhadores e do resultado de alguns dos procedimentos concursais, em 2017 registaram-se 11 novos CIT e novas comissões de serviço realizadas ao abrigo do Código do Trabalho.

GRÁFICO 17 - Caracterização dos Recursos Humanos por relação jurídica de emprego - Evolução 2016-2017



Unidade: N.º Trabalhadores



De salientar que aos trabalhadores em regime de contrato de trabalho em funções públicas, a exercer funções na ANAC, foi dada a possibilidade de opção pelo exercício de funções em regime de mobilidade intercarreiras (por força da aplicação dos os n.ºs 7 e 8 do artigo 3.º da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, alterada pela Lei n.º 12/2017, de 2 de maio), tendo optado por esta modalidade 82 Técnicos Superiores (incluindo as carreiras da ANAC de Técnico Superior, Consultor e Técnico Especialista) e 17 Assistentes Administrativos.

Por via desta opção é aplicável o regime do Código do Trabalho e todos os Regulamentos aprovados e aplicáveis ao pessoal da ANAC.

Por outro lado, apenas 2 Técnicos Superiores e 3 Assistentes Técnicos permaneceram no regime de contrato de trabalho em funções públicas, mantendo-se para estes trabalhadores a aplicação da Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas, e demais regulamentação do sector público, nomeadamente quanto ao desenvolvimento de carreiras.

Com a aprovação dos regulamentos internos e por força do novo enquadramento jurídico da ANAC, o número de CIT continuará a aumentar no sentido de dotar a ANAC com o número de profissionais planeado, apesar de continuar a ser viável o recurso a outras figuras como seja a cedência de interesse público, uma vez que a figura da mobilidade se encontra afastada, dado que a ANAC se encontra fora do âmbito de aplicação da Lei n.º 35/2014, de 20 de junho, que aprovou a Lei Geral do Trabalho em Funções Públicas.

5.2 TRABALHADORES DA ANAC

A exemplo de anos anteriores, em 2017 registou-se um aumento do número total de efetivos.

Contrariamente a 2016, 2017 foi um ano onde se registou um acréscimo de trabalhadores com vínculo à entidade, em face da diminuição dos trabalhadores em regime de prestação de serviços.

Numa perspetiva geral, verifica-se que, em 2017, ocorreu um acréscimo real de 5 colaboradores com vínculo à entidade, traduzindo-se em cerca de 3,8 % do total dos efetivos.

Pese embora se tenha registado um aumento do número de colaboradores, da análise do mapa de pessoal elaborado aquando da realização do orçamento de estado, e considerando o número de postos de trabalho previstos (249 postos de trabalho) versus o número de postos ocupados a 31 de dezembro de 2017, conclui-se que se mantêm as necessidades de recrutamento.

QUADRO 27 - Evolução do Total de Efetivos por Grupo Profissional, 2015-2017

	Anos	2015	2016	2017
Total		135	132	137
Dirigentes		20	20	22
Técnicos Superiores		82	81	92
Assistentes Administrativos		0	0	23
Assistentes Técnicos		31	29	0
Assistentes Operacionais		2	2	0

Unidade: N.º Trabalhadores

Tendo em conta o aumento global, em rigor, verifica-se um aumento essencialmente no número de Técnicos Superiores. Este resulta não só do facto da abertura de procedimentos concursais, bem como da aprovação das novas carreiras ANAC onde se englobam na carreira/categoria de Técnico Superior, e para efeitos da presente análise, Consultores e Técnicos Especialistas.

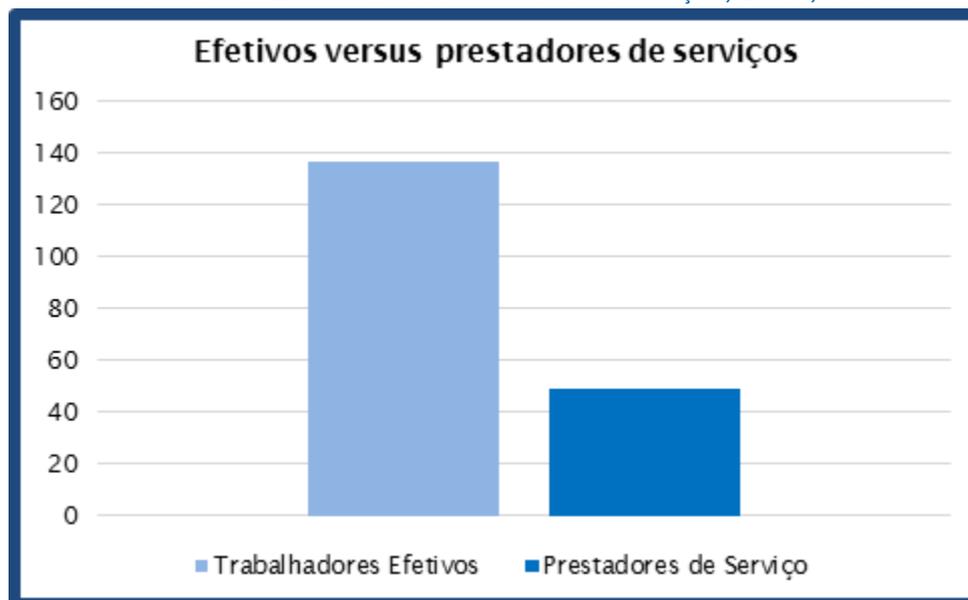
No que diz respeito aos prestadores de serviço, por sua vez, verifica-se um ligeiro decréscimo.

QUADRO 28 - Evolução dos Avençados / Prestadores de Serviços, 2015-2017

	2015	2016	2017
Avençados/ Prestadores de Serviços	46	52	49

Unidade: N.º Trabalhadores

GRÁFICO 18 - Efetivos vs Prestadores de Serviços, 2017, N=186



Unidade: N.º Trabalhadores

No que respeita à evolução de pessoal, e no que diz respeito aos fluxos (entradas e saídas), o ano de 2017 caracterizou-se por um aumento do número total de colaboradores, nomeadamente de técnicos especializados/técnicos superiores, nas diferentes aéreas da aviação civil.

Em termos de evolução de pessoal em 2017, registou-se a saída de 35 colaboradores, por diversos motivos, nomeadamente:

- Aposentação/reforma (1);
- Cessação de contrato de avença (21);
- Denúncias por iniciativa do trabalhador/colaborador (8);
- Outros motivos (5).

Atendendo aos números existentes, regista-se uma tendência crescente; dado que nos últimos anos já se havia constatado a mesma tendência, ou seja, um acréscimo do número total de colaboradores.

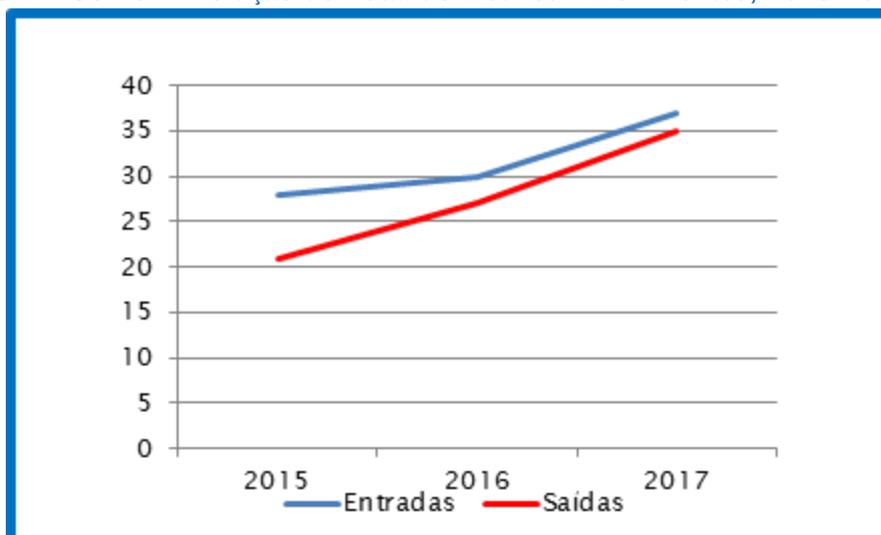
A evolução do número total de colaboradores desta Autoridade teve subjacente a seguinte configuração:

QUADRO 29 – Evolução do Total de Efetivos - Movimentos, 2015-2017

Recursos Humanos	2015	2016	2017
Início do Ano	174	181	184
Entradas	28	30	37
Saídas	21	27	35
Saldo de Movimentos	7	3	2
Final do Ano	181	184	186

Unidade: N.º Trabalhadores

GRÁFICO 19 – Evolução do Total de Efetivos – Movimentos, 2015-2017



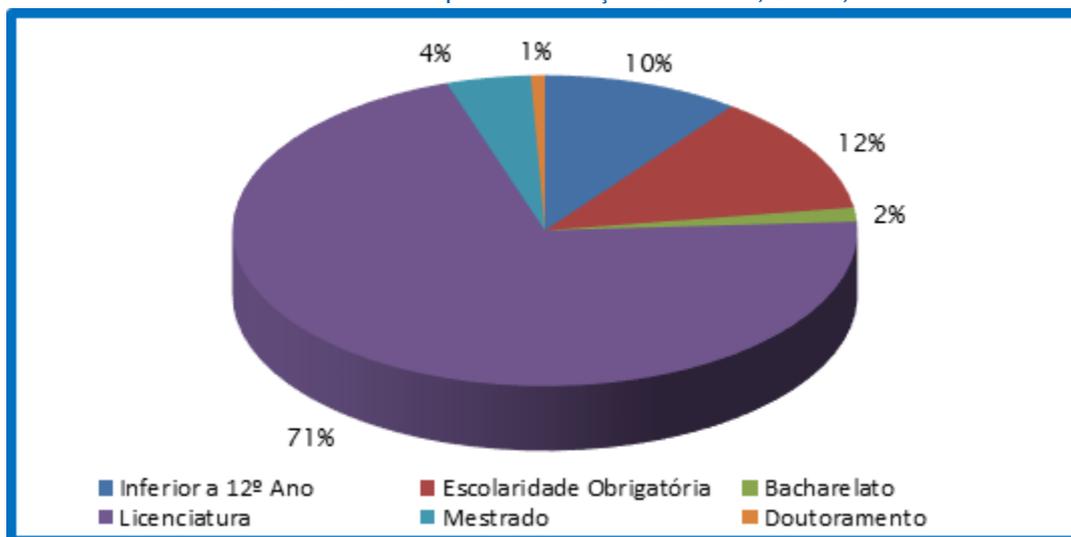
Unidade: N.º Trabalhadores

5.3. QUALIFICAÇÕES

Em 2017, e dando continuidade ao investimento na formação profissional dos trabalhadores das áreas operacionais, a ANAC manteve os níveis de formação de forma a cumprir e manter os padrões internacionais nesta área.

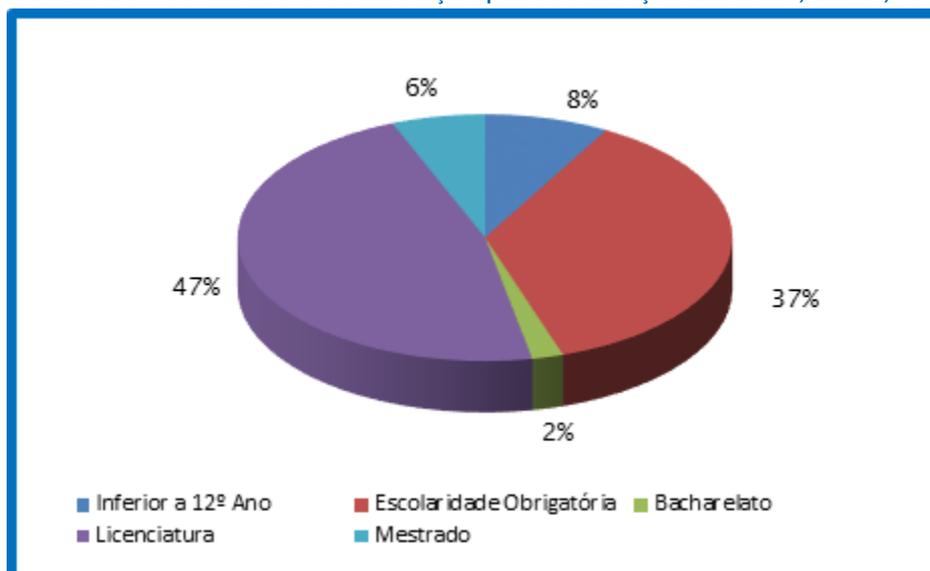
Um dos objetivos da ANAC ao longo dos anos tem sido dotar os diferentes serviços com meios humanos mais qualificados e especializados, de modo a garantir a prossecução das suas atribuições. Em 2017, tal como em anos anteriores, verificou-se que os trabalhadores detentores de habilitação de nível superior representam a maioria do Universo dos efetivos, num total de 71%.

GRÁFICO 20 – Efetivos por Habilitação Literária, 2017, N=137



Unidade: N.º Trabalhadores

GRÁFICO 21 – Prestadores de Serviços por Habilitação Literária, 2017, N=49



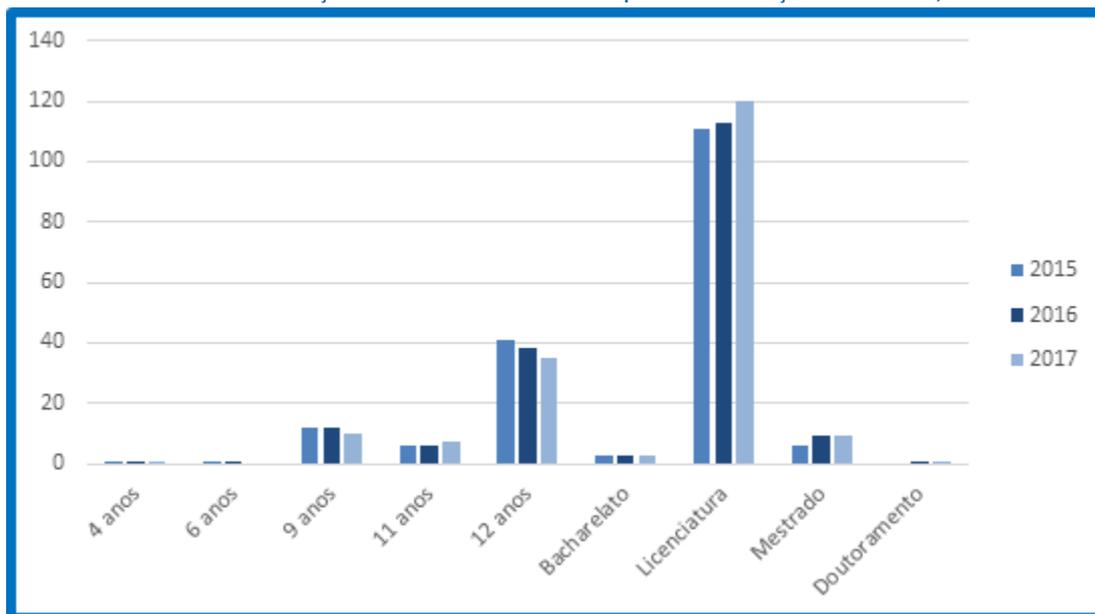
Unidade: N.º Trabalhadores

Por observação dos gráficos, constata-se que o número de efetivos com nível habilitacional superior tem sido um denominador constante ao longo dos últimos anos, com reflexos ao nível dos Grupos Profissionais, onde se revela uma clara predominância dos Técnicos Superiores.

A mesma tendência é verificada aquando da análise global ao universo de colaboradores.

Efetivamente, ao longo do último triénio predominam os colaboradores detentores de um grau superior de qualificação em termos de habilitações literárias.

GRÁFICO 22 - Evolução dos Colaboradores por Habilitação Literária, 2015-2017



Unidade: N.º Trabalhadores

5.4. FORMAÇÃO E DESENVOLVIMENTO

A formação profissional na área de atuação da ANAC reveste-se de grande importância pela atualização das qualificações dos recursos humanos, tendo em consideração os padrões e recomendações de organizações internacionais que regulam o setor.

O esforço realizado nos últimos anos para a manutenção da qualificação e valorização dos recursos humanos, permitiu um investimento na área da formação profissional, apesar de se ter optado por um maior número de ações internas.

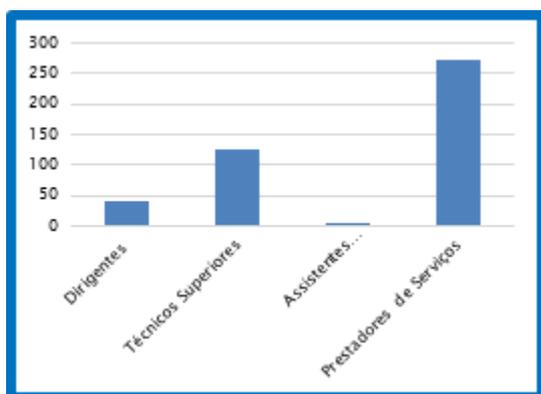
Concretamente, realizaram-se 82 ações de formação, entre ações internas e externas, totalizando cerca de 3671 horas de formação, com um custo total de € 64.263,15. Comparativamente a 2016, registou-se um acréscimo do número de ações de formação, bem como de horas de formação. No que concerne aos custos associados, estes registaram igualmente um aumento significativo.

Efetivamente, em relação ao ano anterior, o montante despendido em 2017 teve uma variação de cerca de 87%, o que corresponde a mais € 29.996,99 face ao valor despendido em 2016.

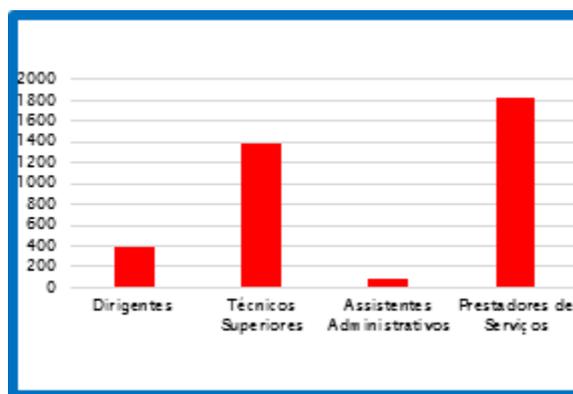
Em rigor, em virtude da mudança do regime jurídico e do previsto nos Estatutos desta Autoridade, à ANAC passou a ser permitido garantir formação contínua especializada aos profissionais que se encontram ao seu serviço nos quais se incluem os colaboradores com contratos de prestação de serviços na modalidade de avença, nas áreas técnicas e operacionais.

Por comparação com o ano transato, registou-se um acréscimo no número de participações em ações de formação, num total de 443 participações, consequência direta do número de ações realizadas.

GRÁFICOS 23 e 24 – Formação por Grupo Profissional – N.º de Participações (N=443); N.º de Horas de Formação (N=3.671), 2017



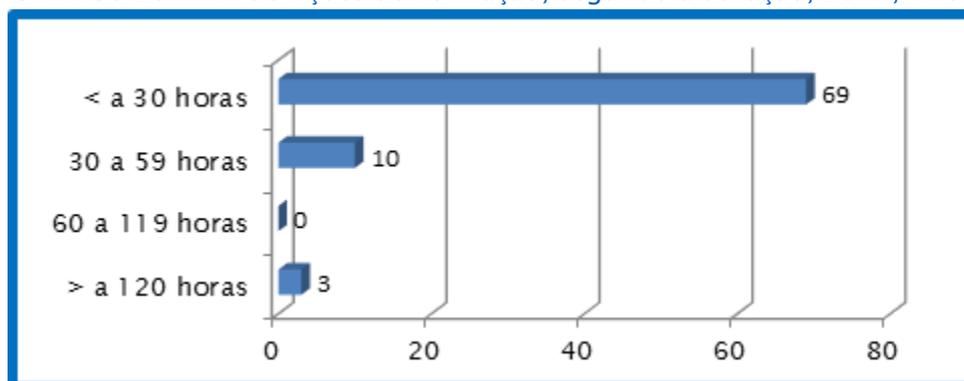
Unidade: N.º Participações em Ações de Formação



.....Unidade: N.º Horas de Formação

Mantêm-se, a exemplo dos anos anteriores, uma clara predominância de ações com uma carga horária reduzida, ou seja, ações de formação com duração inferior a 30 horas, as quais são maioritariamente ações de curta duração e de carácter interno.

GRÁFICO 25 – N.º de Ações de Formação, segundo a duração, 2017, N=82



Unidade: N.º de Ações de Formação

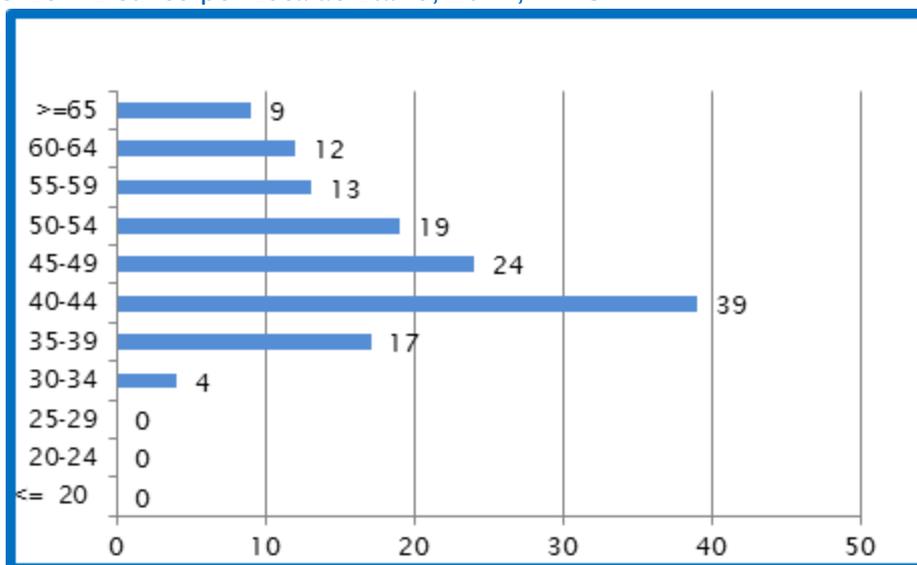
5.5. ESTRUTURA ETÁRIA

No que à estrutura etária diz respeito, em 2017, constata-se, em termos gerais, um aumento do número de colaboradores nas faixas etárias a partir dos 40/44.

Mantendo-se as necessidades de trabalhadores especializados, não se prevê um aumento significativo nas faixas etárias mais baixas, razão pela qual as faixas etárias mais elevadas serão sempre tendencialmente as predominantes.

Constata-se, assim, uma maior percentagem de trabalhadores efetivos com idades compreendidas entre os 40 e os 44 anos, ou seja, 28%.

GRÁFICO 26 - Efetivos por Escalão Etário, 2017, N=137

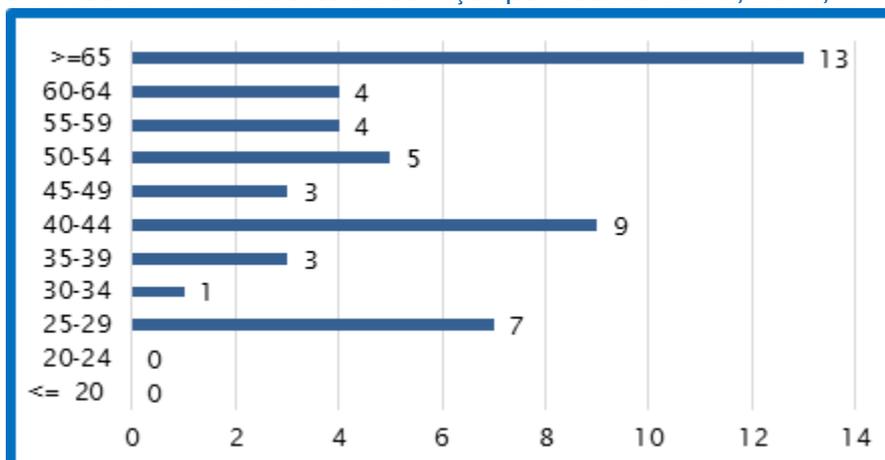


Unidade: N.º Trabalhadores

A par disso, acresce o facto de os colaboradores em regime de prestação de serviços, cuja experiência profissional constitui um contributo de inegável valor, serem por norma colaboradores com idade superior a 60 anos.

Tal como já referido os colaboradores em regime de prestação de serviços, representam 26 % do universo de colaboradores da ANAC e enquadram-se, na sua grande maioria nas faixas etárias mais elevadas (acima dos 60 anos).

GRÁFICO 27 - Prestadores de Serviços por Escalão Etário, 2017, N=49

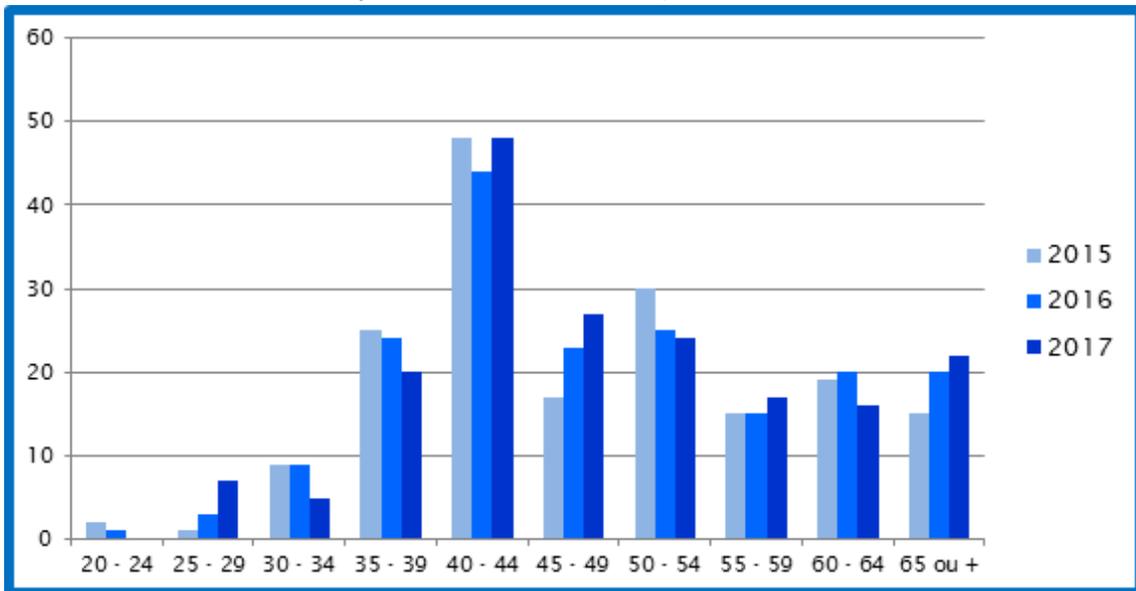


Unidade: N.º Trabalhadores

Em termos globais, o gráfico infra demonstra a tendência dos últimos 3 anos.

Não se tem registado uma evolução significativa nas faixas etárias abaixo dos 39 anos por oposição às faixas subsequentes que demonstram diferentes variações.

GRÁFICO 28 - Evolução dos Colaboradores por Escalão Etário, 2015-2017



Unidade: N.º Trabalhadores





CAPÍTULO VI

Análise Económica, Financeira e Orçamental

A Conta de Gerência e demais peças finais de prestação de contas foram elaboradas tendo por base os princípios e regras inerentes ao Orçamento de Estado e, pelos motivos expostos no Capítulo VII, os princípios contabilísticos geralmente aceites definidos no Plano Oficial de Contabilidade Pública (POCP) em vigor.

A sua realização teve como base a continuidade das operações de acordo com os princípios contabilísticos da consistência, da especialização, do custo histórico, da prudência, da materialidade, da não compensação e da substância sobre a forma.

A análise efetuada no âmbito do Relatório de Contas incide sobre a análise à execução orçamental (Mapas 7.1. e 7.2. da Contabilidade Orçamental) e às demonstrações financeiras (Balanço e Demonstração dos Resultados previstas no POCP).

Na leitura dos comentários, em particular sobre os indicadores económicos e financeiros, deve ter-se em consideração que a ANAC está integrada no Setor Público Administrativo, o que condiciona a interpretação sobre os indicadores relacionados com a solvabilidade, endividamento e equilíbrio financeiro.

Os mapas financeiros foram elaborados em Euros, exceto onde mencionado em contrário.

6.1 AFETAÇÃO REAL E PREVISTA DOS RECURSOS FINANCEIROS

O Orçamento de Receita aprovado para o corrente ano foi de 77,8 M€, totalmente financiado por Receitas Próprias e sem qualquer Projeto PIDDAC.

De referir que este valor é distinto da proposta inicialmente formulada em 20 M€ visto que, após apresentação da proposta inicial, a Direção-Geral do Orçamento (DGO) aditou este valor à rubrica Taxa de Regulação.

O Orçamento de Despesa da ANAC aprovado ascende a 57,2 M€. No entanto, por imposição da Lei n.º 42/2016, de 28 de dezembro, que aprovou a Lei do Orçamento de Estado (LOE), para o ano de 2017, e do Decreto-Lei n.º 25/2017, de 3 de março (DLEO), que estabelece as disposições necessárias à execução de Orçamento do Estado para 2017, desde logo questionável na ótica da ANAC, foram registados cativos no valor global de 8,8 M€, dos quais 7,7 M€ em remunerações certas e permanentes, aos quais acresce a obrigatoriedade de registo de uma Reserva Orçamental no valor de 1,4 M€.

A aplicação de cativos suscita dificuldades de enquadramento que a ANAC tem tentado ultrapassar com sucessivos pedidos de descativação, na medida em que a Lei do Orçamento não constitui o instrumento jurídico adequado para a alteração da organização e do funcionamento das entidades reguladoras independentes, cujo regime base se encontra previsto na Lei Quadro das Entidades Reguladoras, não constando da mesma uma derrogação expressa a este regime.

No decorrer da gerência, a 30/11/2017, em resultado do pedido de integração do saldo de gerência de 2016 formulado pela ANAC, foi exarado por S. Exa. o Secretário de Estado do Orçamento (SEO) o Despacho n.º 1184/2017, que permitiu a aplicação em despesa

de 4,9 M€ (1,2 M€ para Despesas com Pessoal e 3,7 M€ para Aquisição de Bens e Serviços, Transferências Correntes e Outras Despesas Correntes).

Em consequência do supradito, e conforme se pormenorizará, relativamente ao Orçamento de Funcionamento, a execução orçamental da receita foi inferior ao inicialmente previsto em sede de elaboração do orçamento para 2017 em 13,7 M€, tendo a despesa apresentado o mesmo comportamento, ou seja, um desvio negativo de 17,3 M€ relativamente à dotação inicial.

QUADRO 30 – Síntese Orçamental 2017

Orçamento de Funcionamento	Dotação Inicial	Dotação Corrigida	Executado	%
RECEITA	77.844.745,00 €	124.109.650,00 €	110.424.139,85 €	89,0%
Taxa de Segurança	53.758.745,00 €	61.158.745,00 €	60.660.454,06 €	99,2%
Outras Taxas e Receitas	24.086.000,00 €	16.686.000,00 €	3.498.781,45 €	21,0%
Saldo de Gerência Anterior	0,00 €	46.264.905,00 €	46.264.904,34 €	100,0%
DESPESA	57.212.675,00 €	51.884.924,00 €	39.891.935,37 €	76,9%
Despesas com pessoal	15.483.190,00 €	10.538.941,00 €	9.742.906,06 €	92,4%
Aquisição de bens e serviços	2.649.779,00 €	2.652.632,00 €	1.646.808,13 €	62,1%
Juros e Outros Encargos	500,00 €	500,00 €	0,00 €	0,0%
Transferências	35.474.797,00 €	36.886.369,00 €	27.946.560,13 €	75,8%
Subsídios	1.000,00 €	3.648,00 €	2.364,12 €	64,8%
Outras despesas correntes	1.601.317,00 €	323.786,00 €	279.097,59 €	86,2%
Despesas de capital	2.002.092,00 €	1.479.048,00 €	274.199,34 €	18,5%

A evolução verificada na receita cobrada, relativamente ao previsto em sede de elaboração do Orçamento, é consequência do crescimento do tráfego registado nos aeroportos nacionais que gerou um incremento na faturação da Taxa de Segurança.

As taxas de licenciamento e de certificação, entre outras receitas, que compõem as “Outras Taxas e Receitas”, apresentam um grau de execução de 21 % relativamente ao orçamentado corrigido, valor influenciado pela alteração promovida pela DGO ao orçamento inicialmente proposto pela ANAC.

Relativamente à despesa, e considerando a dotação corrigida após cativos estatuídos pela LOE e pelo DLEO, e pela integração parcial do saldo de gerência de 2016, a mesma apresenta na sua globalidade uma execução inferior em 12 M€, derivada da impossibilidade de distribuir, por falta de dotação orçamental, a Taxa de Segurança arrecadada no 4.º Trimestre de 2017, no valor de 12,6 M€, no agrupamento de despesa “Transferência Correntes”.

Não obstante a execução ser inferior ao inicialmente previsto, as Despesas com Pessoal representaram em 2017 24,4 % do total da despesa executada, fruto da aprovação, em maio de 2017, do Regulamento de Organização, Prestação e Disciplina do Trabalho, de Carreiras e Retributivo da ANAC.

Ao nível da Despesa Corrente (“Aquisição de Bens e Serviços”) verifica-se uma poupança comparativamente com o inicialmente previsto (1 M€), fruto das regras estatuídas na LOE, impeditivas de uma livre contratação de serviços.



O Investimento (“Despesas de Capital”) apresenta uma execução muito inferior ao previsto (1,7 M€) em resultado de, por vicissitudes diversas, incluindo as limitações decorrentes da LOE ao nível da prestação de serviços, não terem sido concluídos os projetos estabelecidos em sede de elaboração da proposta orçamental, o que gerou um desinvestimento nesta gerência.

6.2. CARACTERIZAÇÃO E SÍNTESE EVOLUTIVA

Atento ao anteriormente apresentado, é perceptível a relevância que as despesas/ custos com o pessoal e as verbas afetas a Taxa de Segurança (liquidação/ proveitos e despesas/ custos em transferências) têm na interpretação das demonstrações financeiras da ANAC, justificativo do particular destaque que lhes é atribuído neste relatório.

Efetivamente, em termos orçamentais, nesta gerência, a taxa de segurança representa 94,5% da receita arrecadada, e 70,1% da despesa registada. Se adicionada aos 24,4 % de Despesas com Pessoal, estes dois agrupamentos de despesa representam 94,5% da despesa registada.

No entanto, não é demais realçar que estas duas componentes foram fortemente influenciadas por fatores externos a esta Autoridade que condicionaram a capacidade de gestão do Conselho de Administração da ANAC.

Não obstante o estatuído no n.º 1 do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, que aprova os estatutos da ANAC:

“A ANAC é a autoridade nacional em matéria de aviação civil, pessoa coletiva de direito público, com a natureza de entidade administrativa independente, dotada de autonomia administrativa, financeira e de gestão, bem como de património próprio.”

O Ministério das Finanças e o Ministério responsável, tiveram uma importância decisiva na autonomia de gestão da ANAC, não só pelas diversas normas que no decurso da gerência ditaram regras claras aplicáveis aos diversos organismos do Setor Público, influenciando desta forma a gestão de recursos e meios financeiros e humanos que, posteriormente, se reflete nos resultados apresentados nas óticas orçamental e patrimonial, bem como pela tramitação processual a que esta Autoridade se vê adstrita para a normal execução do seu orçamento, nomeadamente na contratação de serviços.

Efetivamente, o orçamento elaborado de base 0, com o intuito de apresentar a realidade expectável para a gerência de 2017, viu-se defraudado no primeiro dia da gerência, atenta a alteração produzida na receita em sede de aprovação do mesmo, bem como os cativos registados no valor global de 8,8 M€, dos quais 7,7 M€ em Despesas com o Pessoal.

Este facto foi de imediato transmitido pela ANAC a S. Exa o Secretário de Estado das Infraestruturas (SEI), visto ser perceptível que o cativo registado não permitiria a esta Autoridade suportar os encargos com os vencimentos na sua plenitude, mais precisamente no último trimestre de 2017.

A esta situação acresceu ainda a aprovação tardia do pedido de integração do saldo de gerência de 2016, bem como a impossibilidade de registar uma alteração ao orçamento de 2017 que permitiria a completa distribuição dos valores de taxa de segurança arrecadados no 4.º trimestre desta gerência.

Em suma, a autonomia de gestão propalada na LQER e nos Estatutos da ANAC foi, no decurso desta gerência, retraída por tudo o supramencionado.

- Taxa de Segurança

O Decreto-Lei n.º 254/2012, de 28 de novembro, e as Portarias que lhe sucederam, conferiram uma profunda alteração ao conceito e à distribuição das componentes da Taxa de Segurança.

Tal alteração teve como consequência direta uma diminuição dos proveitos e dos custos associados à contabilização da Taxa de Segurança, pois não só o preço cobrado por passageiro embarcado foi alterado, como o valor arrecadado e posteriormente distribuído às entidades gestoras aeroportuárias passou a ser diretamente cobrado por estas, deixando de constar das contas da ANAC.

No entanto, a redução dos proveitos advindos da Taxa de Segurança tem sido amenizada pela constante evolução do tráfego aéreo verificada nos aeroportos nacionais. Uma vez que a Taxa de Segurança é a principal fonte de receita da ANAC, estas flutuações de tráfego aéreo influenciam a execução orçamental e patrimonial, e consequentemente os Saldos de Gerência e Resultados Líquidos registados.

No que concerne à sua distribuição, importa identificar os valores que constam das Demonstrações Financeiras por não terem ainda sido entregues às entidades beneficiárias, e que ascendem em 31/12/2017 a 24,2 M€, conforme quadro *infra*, bem como a razão pela qual não foram entregues.

QUADRO 31 - Receita Consignada por Distribuir, 31-12-2017

Receita por Distribuir a 31-12-2017				
Entidades Beneficiárias	DL 72-A/2010	4.º Trim. 2013	4.º Trim. 2017	TOTAL
PSP	1.023.828,09 €		5.294.475,72 €	6.318.303,81 €
SEF	1.520.750,45 €		6.383.287,07 €	7.904.037,52 €
GNR	341.276,03 €		964.000,41 €	1.305.276,44 €
ANA	2.850.780,37 €	5.182.657,50 €	198,96 €	8.033.636,83 €
ANAM	250.246,86 €	397.280,62 €		647.527,48 €
FRACDE	12.994,31 €			12.994,31 €
SATA - Air Açores	4.568,48 €			4.568,48 €
Câmara Municipal de Cascais	40,64 €			40,64 €
Câmara Municipal de Vila Real	192,04 €			192,04 €
Câmara Municipal de Bragança	165,59 €			165,59 €
TOTAL				24.226.743,14 €

Decreto-Lei de Execução Orçamental n.º 72-A/2010

Em resultado da aplicação do Decreto-Lei de Execução Orçamental para o ano 2010, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 72-A/2010, 18 de junho, foi efetuada uma reserva de 20% sobre as receitas consignadas, que deveriam ter sido distribuídas no decurso de 2010,

e que não o foram no decurso de 2011 nem nos anos subsequentes por falta de autorização ministerial para aplicar os saldos de gerência.

4.º Trimestre de 2013

O total de receita apurada de Taxa de Segurança, no 4.º Trimestre de 2013 foi de 16,2 M€. No entanto, ao contrário do procedimento realizado em gerências anteriores, parte da verba relativa ao 4.º Trimestre de 2013, foi distribuída no período complementar de 2013.

Esta entrega parcial deveu-se ao exposto no artigo 14.º da Lei n.º 83-C/2013, de 31 de dezembro, Lei do Orçamento de Estado para 2014, o qual refere que:

“Fica o Governo autorizado a proceder às alterações orçamentais e às transferências constantes do mapa anexo à presente lei, da qual faz parte integrante.”

bem como ao Ponto 24 do referido mapa:

“Transferência para o Orçamento do Estado e a respetiva aplicação na despesa dos saldos do Instituto Nacional de Aviação Civil, I. P., constantes do Orçamento do ano económico anterior, relativos a receitas das taxas de segurança aeroportuária, desde que se destinem a ser transferidos para o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras, para a Polícia de Segurança Pública e para a Guarda Nacional Republicana, do Ministério da Administração Interna.”

Assim, ficou apenas pendente de entrega o valor relativo à entidade gestora aeroportuária ANA, Aeroportos de Portugal, S.A. (“ANA”), aproximadamente 5,6 M€.

No decurso de 2014 e nos anos subsequentes, no âmbito dos processos de transição e aplicação dos saldos de gerência, foi sucessivamente proposta a distribuição destes valores, não tendo, no entanto, sido obtido até ao final da gerência de 2017 despacho favorável.

A 02 de março de 2018, por despacho de S. Exa. o SEO, Despacho n.º 373/2018, foi autorizada a distribuição à ANA da totalidade dos valores relativos aos anos de 2010 e 2013 (8,7 M€), através da aplicação de 7 M€ provindos do saldo de gerência de 2017, e de 1,7 M€ por utilização das dotações disponíveis em 2018.

4.º Trimestre de 2017

Conforme anteriormente referido, em resultado dos cativos existentes nesta gerência, bem como resultante da arrecadação de receita de taxa de segurança superior ao projetado em sede de elaboração do orçamento, não foi possível proceder à distribuição dos valores arrecadados no 4.º Trimestre de 2017 (12,6 M€).

De igual forma, a 21 de março de 2018, por despacho de S. Exa. o SEO, Despacho n.º 464/2018, foi autorizada a distribuição às forças de segurança do Ministério da Administração Interna de parte dos valores relativos a este Trimestre (8,22 M€), através da aplicação do saldo de gerência de 2017.



A autorização aposta neste Despacho contemplava a distribuição de 5,12 M€ para a Polícia de Segurança Pública (PSP), 2,5 M€ para o Serviço de Estrangeiros e Fronteiras (SEF) e 0,6 M€ para a Guarda Nacional Republicana (GNR).

- Despesas com o Pessoal

O Mapa de Pessoal aprovado para o ano de 2017 previa um número total de 249 colaboradores, valor que englobava trabalhadores, colaboradores em regime de prestação de serviços e dirigentes.

Este número, que até agora não foi possível atingir, estando em curso processos de contratação, reflete a necessidade de respeitar um conjunto de obrigações da União Europeia e internacionais decorrentes de auditorias realizadas pela Comissão Europeia, pela *European Aviation Safety Agency* (EASA) e pela *International Civil Aviation Organization* (ICAO), entidades que supervisionam o setor da aviação civil, e que obrigam a que a ANAC esteja dotada dos recursos humanos necessários à prossecução da sua missão, designadamente nas áreas de certificação e supervisão, tais como manutenção de aeronaves, aeronavegabilidade, segurança de voo, operações, navegação aérea, infraestruturas aeronáuticas e segurança (*Security*).

Conforme já referido, a 31 de dezembro de 2017 existiam na ANAC 186 colaboradores, o que representa 75 % do mapa de pessoal aprovado, um número que fica aquém do que se pretende atingir.

A variação registada nas Despesas com Pessoal, em comparação com o ano anterior, está relacionada com a aprovação, em maio de 2017, do Regulamento de Organização, Prestação e Disciplina do Trabalho, de Carreiras e Retributivo da ANAC, que garantiu uma revisão da Tabela Remuneratória desta Autoridade. A mesma, calculada tendo por base os valores médios que se pagam no setor aeronáutico, bem como os das restantes Entidades Reguladoras Independentes, representou um acréscimo em remunerações certas e permanentes de 1,4 M€, quando comparado com a gerência anterior.

A este valor acresce a contratação de prestadores de serviços (338 m€), consequência da impossibilidade de contratar recursos qualificados, com a experiência exigida, no mercado de trabalho.

QUADRO 32 - Variação da Despesa com Pessoal, 2015-2017

Despesas com Pessoal	2015	2016	2017
	7.162.355,12 €	7.593.927,39 €	9.742.906,06 €
Variação	Valor	431.572,27 €	2.148.978,67 €
	%	6,0%	28,3%

É de salientar que a execução apresentada apenas foi possível devido à intervenção governamental, consubstanciada no Despacho n.º 1184/2017 de S. Exa. o SEO que permitiu a aplicação de 1,2 M€ do saldo de gerência de 2016 no Agrupamento de Despesas com o Pessoal, pois, como já referido, o cativo estatuído na LOE impossibilitaria assegurar o pagamento de vencimentos até ao final da gerência.

6.2.1. Análise Orçamental

- Evolução da Receita

A receita da ANAC provém na sua totalidade de receitas próprias, tendo obtido no último triénio pequenas participações do Orçamento de Estado para dar cumprimento a projetos específicos:

- Projeto SAMA - Sistema de Apoio à Modernização Administrativa (0,5 m€ em 2015);
- Contrato Emprego Inserção + (1,9 m€ em 2015, 4,4 m€ em 2016 e 1,9 m€ em 2017).

Da análise à receita arrecadada em 2017 afere-se um crescimento de 14,1 %, relativamente a 2016, que havia já apresentado um crescimento de 17,3 % face a 2015.

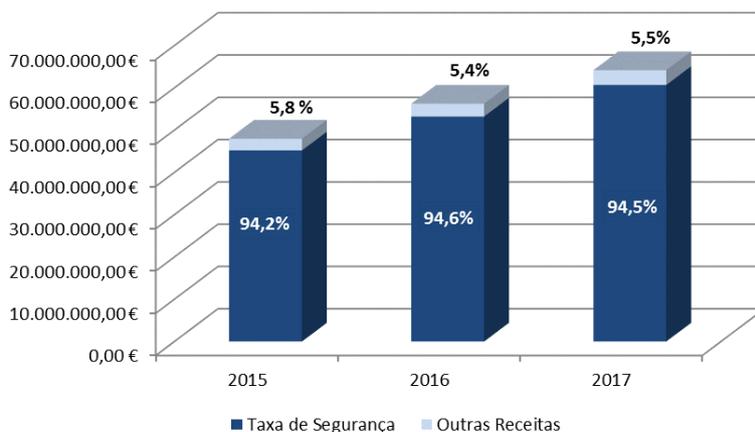
Efetivamente, o aumento do tráfego e os diversos procedimentos de controlo da dívida colocados em prática no decurso da gerência de 2017 motivaram uma redução do prazo médio de recebimento de Clientes e um aumento na recuperação da dívida de anos anteriores, garantindo assim um aumento da receita de 31,4% entre as gerências de 2015 e 2017.

Efetivamente, em termos orçamentais, comparativamente a 2016, não obstante o aumento verificado de 9,2 M€ na faturação em 2017, assistiu-se a uma redução da dívida de Clientes de Taxa de Segurança e de Outras Taxas de 358 m€.

No decurso do ano foi transitado e integrado o saldo de gerência de 2016, no valor de 46,3 M€, relativo ao qual foi solicitada a S. Exa. o Ministro das Finanças a competente autorização para aplicação em despesa, tendo sido autorizado a 30/11/2017, a aplicação de 4,9 M€.

Na análise comparativa não é considerado o valor do saldo de gerência integrado em receita.

GRÁFICO 29 – Evolução da Receita, 2015-2017





	2015	2016	2017
Taxa de Segurança	45.180.634,14 €	53.198.545,00 €	60.660.454,06 €
Outras Receitas	2.771.711,94 €	3.040.747,71 €	3.496.914,27 €

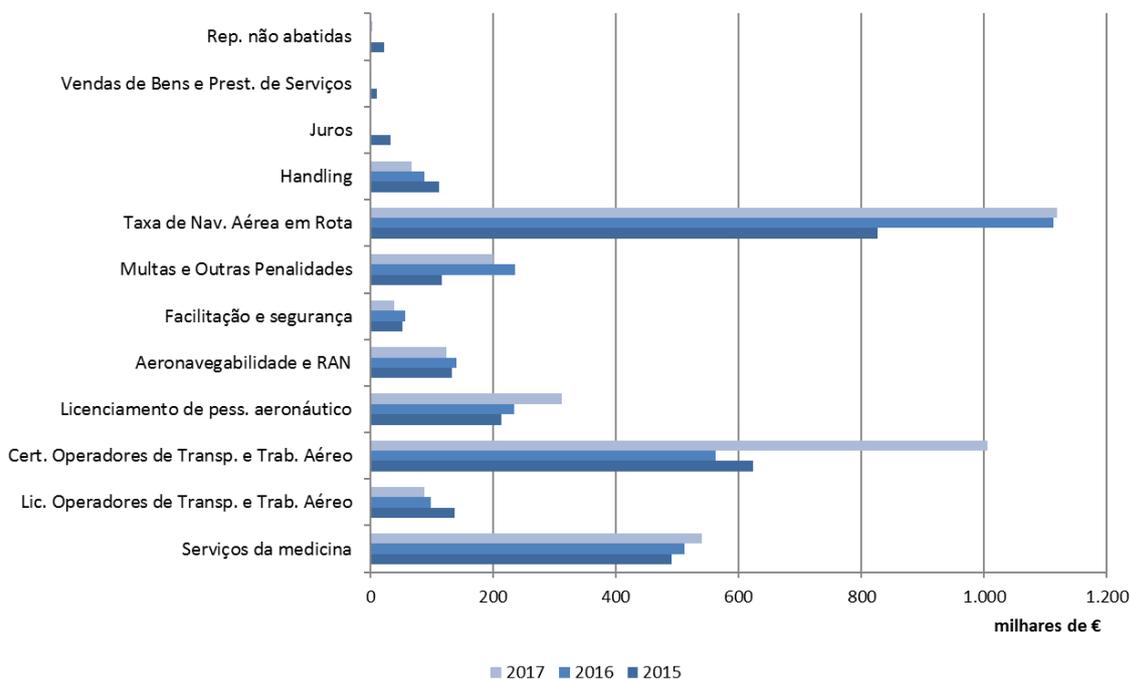
Do acima exposto resulta clara a elevada preponderância da Taxa de Segurança no total da receita arrecadada pela ANAC em 2017 (94,5 %), sendo esta a sua principal fonte de receita.

Por ser uma receita consignada, em 2017, aproximadamente 31,3 %, a que correspondem 19 M€, representou proveito líquido da ANAC, sendo o restante distribuído, nos termos da Lei, pelas diversas entidades com responsabilidade na segurança da aviação civil em Portugal.

As outras taxas e receitas da ANAC são as provenientes da atividade operacional e assumem comportamentos distintos em função da respetiva natureza que lhe está associada.

O gráfico 26 apresenta a proveniência da restante receita cobrada no decorrer do último triénio, de entre as quais se destaca a Taxa de Navegação Aérea em Rota (30 % em 2015, 36,6 % em 2016 e 32 % em 2017, do total destas receitas), a Certificação de Operadores e de Trabalho Aéreo (23 %, 18,5 % e 28,7 %) e os serviços prestados pela Direção de Certificação Médica (18 %, 17 % e 15,4 %).

GRÁFICO 30- Outras Receitas, 2015-2017



Das receitas provenientes da atividade operacional da ANAC, em 2017, merece particular destaque a relativa a Certificação de Operadores e de Trabalho Aéreo por apresentar um crescimento de 78,6 % face a 2016. No entanto, parte dos valores arrecadados em 2017 advém da recuperação de faturas emitidas em 2016, pelo que esta receita não encontra igual expressão no Proveitos registados nesta gerência.

O valor da Taxa de Navegação Aérea em Rota é consequência dos custos diretos (pessoal) e indiretos (missões e prestação de serviços) associados à atividade da ANAC neste âmbito.

Genericamente, comparativamente a 2016 verificou-se um comportamento semelhante da receita relativa a Taxa de Segurança e Outras Taxas, tendo ambas apresentado um crescimento de 14 % e 15 %, respetivamente.

Devido à sua fraca expressão na Gerência de 2017, as receitas provenientes do Orçamento de Estado não serão objeto de análise neste ponto.

- Evolução da Despesa

A despesa executada é inferior em 20,4 % face a 2016, ano que, comparativamente a 2015, havia apresentado um crescimento de 24,2 % %. Este facto terá de ser analisado, conforme suprarreferido, tendo presente os cativos registados, a integração parcial do saldo e a impossibilidade de proceder à distribuição da taxa de segurança cobrada no 4.º Trimestre de 2017.

QUADRO 33 - Evolução da Despesa, 2015-2017

Despesa	2015	2016	2017
Funcionamento			
Despesas Pessoal	7.162.355,12 €	7.593.927,39 €	9.742.906,06 €
Aquisição de Bens	134.098,60 €	131.176,76 €	114.757,92 €
Aquisição de Serviços	1.258.645,01 €	1.999.162,22 €	1.532.050,21 €
Juros e outros encargos	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Transferências Correntes			
Taxa Segurança	30.883.693,34 €	39.105.099,71 €	26.912.492,59 €
Outras	500.248,70 €	511.731,61 €	1.034.067,54 €
Subsídios (RP + OE)	923,47 €	6.118,40 €	2.364,12 €
Outras Despesas Correntes			
Outras Despesas Correntes	74.477,36 €	138.507,82 €	279.097,59 €
Reserva Orçamental	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Aquisição de Bens de Capital	307.803,77 €	615.080,84 €	274.199,34 €
Subtotal Funcionamento	40.322.245,37 €	50.100.804,75 €	39.891.935,37 €
PIDDAC			
Despesas Pessoal	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Aquisição de Serviços	0,00 €	0,00 €	0,00 €
Aquisição de Bens de Capital	24.584,72 €	0,00 €	0,00 €
Subtotal PIDDAC	24.584,72 €	0,00 €	0,00 €
Total de Despesa	40.346.830,09 €	50.100.804,75 €	39.891.935,37 €

Da análise a este Quadro é possível aferir os principais aspetos associados à quebra verificada na despesa:

- A. Aquisição de Bens e Serviços – 22,7 %**, a que equivale uma quebra de cerca de 484 m€, consequência da adoção de um conjunto de regras orçamentais limitativas à boa execução do orçamento proposto para 2017.

A título de exemplo, durante esta gerência era necessário obter autorização do SEI e do Ministro das Finanças (n.º 3 do artigo 49.º do LOE):

- se pretendesse pagar um valor superior na celebração/renovação de um contrato de prestação de serviços com idêntico objeto de um contrato vigente em 2016;

- se os encargos globais de contratos de aquisição de serviços no presente ano ultrapassassem o valor pago em 2016.

Consequentemente, o Conselho de Administração da ANAC não pode executar em 2017 projetos considerados fundamentais para o setor aeronáutico, de entre os quais se destaca a Campanha Voa na Boa relativa à utilização de Aeronaves Pilotadas Remotamente (*Drones*), cujo valor previsto ascendia a 578 m€.

O objetivo desta campanha era criar uma consciencialização coletiva para a importância do cumprimento de regras relativas à utilização de aeronaves não tripuladas (*drones*), bem como reforçar a mensagem de que existem locais/áreas onde, por questões de segurança coletiva, é totalmente proibido voarem *drones*.

- B. Transferências Correntes – 29,5 %**, correspondentes a uma quebra de 11,7 M€. Estas transferências foram maioritariamente efetuadas para as entidades beneficiárias da Taxa de Segurança; não obstante o aumento verificado na receita arrecadada, esta diminuição resulta da impossibilidade de distribuir a receita cobrada no 4.º Trimestre de 2017 às entidades beneficiárias (12,6 M€).

É de salientar que, se a regularização efetuada aquando da distribuição da taxa de segurança do 1.º Trimestre de 2017, no valor de 2,1 M €, relativa ao 3.º Trimestre de 2016, que foi realizada em excesso, assegura uma redução da despesa, a comparticipação dos custos incorridos para garantir, no decurso do ano de 2017, as condições de segurança nos aeródromos que suportam a rota entre Bragança e Portimão, onde foram impostas obrigações de serviço público no âmbito do transporte aéreo, conforme Despacho n.º 1184/2017 de S. Exa. o SEO, de 30/11/2017, à Guarda Nacional Republicana, no valor de 552 m€, atenua a diferença existente entre os dois períodos.

- C. Aquisição de Bens de Capital – 55,4 %**, a que equivale uma quebra de cerca de 341 m€, também consequência da adoção de um conjunto de regras limitativas à boa execução do orçamento proposto para 2017.

Efetivamente, como consequência dessas regras, não foi possível, por dificuldades relativas a tramitação processual do procedimento de contratação de serviços, entre outros projetos, assegurar em 2017 a contratação das obras de requalificação de dois dos edifícios sitos no aeroporto de Lisboa, de entre as quais se destaca a construção de uma sala para realização de exames a pilotos adequada às exigências da EASA, bem como proceder à renovação do parque de impressoras da ANAC.

Em sentido inverso, as **Despesas com Pessoal** registaram uma evolução de **28,3 %**, o que representa 2,1 M€, pelos motivos anteriormente descritos.

Efetivamente, apesar de terem sido encetados no decurso de 2017 diversos procedimentos concursais tendentes à contratação de 57 postos de trabalho, a finalização tardia dos mesmos leva a que a sua expressão seja diminuta na globalidade deste Agrupamento de Despesa.

Também o Agrupamento de Despesa **Outras Despesas Correntes** registou uma evolução de **101,5 %**, a que corresponde 141 m€, e que se deve essencialmente ao

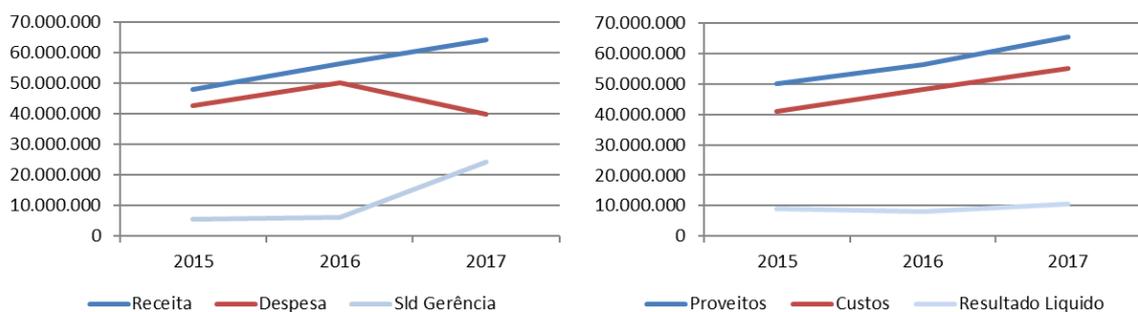
Despacho n.º 1184/2017, de 30/11/2017, de S. Exa. o SEO, que autorizou a entrega dos montantes relativos à reversão da percentagem de 60% para o Estado, atento o disposto no artigo 32.º do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, que se encontravam retidos desde 2009, valor que não havia ainda sido distribuído por sucessivamente ser indeferida a aplicação dos saldos de gerência.

6.2.2. Análise Económico-Financeira

- Evolução da Estrutura Financeira

Em 2017 a ANAC apresenta Resultados Líquidos do Exercício no valor de 10,4 M€, o que, relativamente ao ano anterior, revela um aumento de 2,3 M€.

GRÁFICO 31 - Receita / Despesa - Proveitos / Custos, 2015-2017



Unidade: Euros

Na ótica contabilística orçamental, o ano de 2017 exhibe um *superavit* de 24,3 M€ (superior em 18,2 M€ ao registado em 2016), claramente influenciado pela variação suprarreferida na receita provinda da Taxa de Segurança, e na impossibilidade da sua distribuição (12,6 M€), ficando assim por registar no agrupamento de despesa Transferências Correntes.

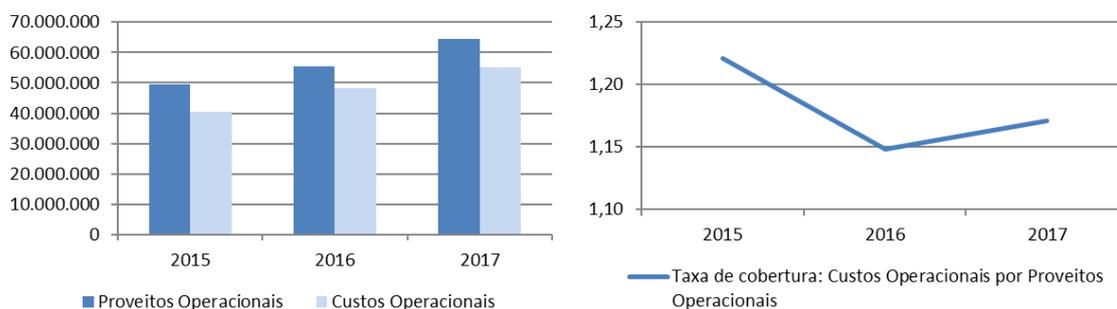
Igualmente em termos patrimoniais, o aumento verificado nos proveitos operacionais (9 M€) resulta da variação preconizada na Taxa de Segurança. A evolução de tráfego assinalada teve influência tanto nos registos realizados no decurso da gerência, como também no registo da especialização dos proveitos relativos a Taxa de Segurança em 2017, tendo gerado um aumento de 0,5 M€, derivado do débito de 3,4 M€ relativo à faturação de janeiro de 2017 e do crédito de 3,9 M€ relativo à faturação de janeiro de 2018.

A especialização das outras taxas manteve os valores da gerência anterior.

Os custos operacionais apresentam um crescimento de 6,8 M€, influenciados pelo aumento verificado nas transferências correntes realizadas (5,4 M€) e nos custos com pessoal (2,2 M€), sendo contrabalançado pela redução verificada nos Fornecimentos e Serviços Externos (223 m€) e nas provisões do exercício (510 m€), conforme se detalha nas Notas Anexas ao Balanço e à Demonstração de Resultados no Capítulo VII.

- Evolução da Taxa de Cobertura de Custos por Proveitos Operacionais

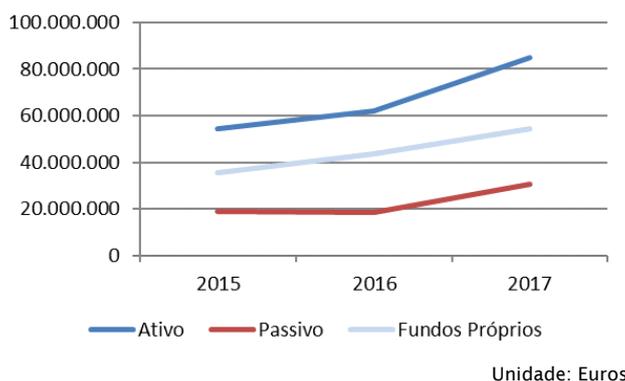
GRÁFICO 32 – Custos vs Proveitos Operacionais, 2015-2017



Unidade: Euros

Na sequência de tudo o acima exposto, na análise à taxa de cobertura dos Custos Operacionais por Proveitos Operacionais, constata-se que o crescimento verificado nos Proveitos Operacionais em 2017, evidencia uma recuperação deste índice relativamente ao apresentado em 2016, mas ainda em níveis inferiores ao ano de 2015.

GRÁFICO 33 – Contas de Balanço, 2015-2017



Unidade: Euros

O aumento verificado no Ativo (22,5 M€) decorre do aumento da faturação registada em 2017 e da impossibilidade de distribuir a taxa de segurança arrecadada no 4.º Trimestre deste ano, situação que garantiu um incremento das disponibilidades existentes (24,7 M€), bem como de uma diminuição dos valores relativos a Outros Devedores (-2,6 M€), conforme se detalha nas Notas Anexas ao Balanço e à Demonstração de Resultados no Capítulo VII.

Relativamente às restantes contas do Ativo, verifica-se igualmente um aumento dos Acréscimos de Proveitos (0,5 M€), pelos motivos anteriormente expostos.

De recordar que em Disponibilidades constam 24,2 M€ relativos a verbas que se encontram por distribuir às Entidades Beneficiárias da Taxa de Segurança, e cuja entrega tem sido superiormente solicitada às entidades governamentais, no âmbito do processo de aplicação dos saldos de gerência anteriores, mas para a qual a 31/12/2017 não havia sido obtida autorização.

No decorrer do primeiro trimestre de 2018, foi autorizada por S. Exa o SEO a entrega de 16,9 M€, distribuídos conforme se detalha:

- ANA, S.A. - 8.680.965,35 €;
- SEF - 5.120.000,00 €;
- PSP - 2.500.000,00 €;
- GNR - 600.000,00 €.

De igual forma é afetado o Passivo, resultante da especialização realizada como consequência desta não distribuição do 4.º Trimestres (Acréscimos de Custos aumentam 12,8 M€). Das restantes contas do Passivo realce para a redução verificada nas Provisões para Riscos e Encargos, resultante da regularização da provisão inicialmente registada, relativamente a processos que obtiveram ganho de causa ou não chegaram a ser intentados no Tribunal de Trabalho, conforme se detalha nas Notas Anexas ao Balanço e à Demonstração de Resultados no Capítulo VII.

Relativamente ao crescimento dos Fundos Próprios, este espelha os consecutivos resultados positivos apresentados pela ANAC no decorrer dos últimos anos.

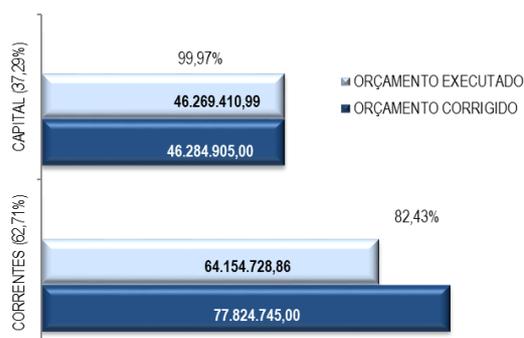
Efetivamente, a média dos resultados líquidos apresentados no último triénio por esta Autoridade ascende a 9,2 M€, razão pela qual, em termos gerais, se considera a posição financeira da ANAC como bastante sólida

6.3. EXECUÇÃO ORÇAMENTAL

6.3.1. Execução Orçamental da Receita

Na presente gerência a receita executada no Orçamento de Funcionamento da ANAC ascendeu a 110.424.139,85 €, enquanto a receita corrigida totalizou 124.109.650,00 €, representando um grau de execução orçamental de 89 %.

GRÁFICO 34 - Receita Executada por Agrupamento, 2017



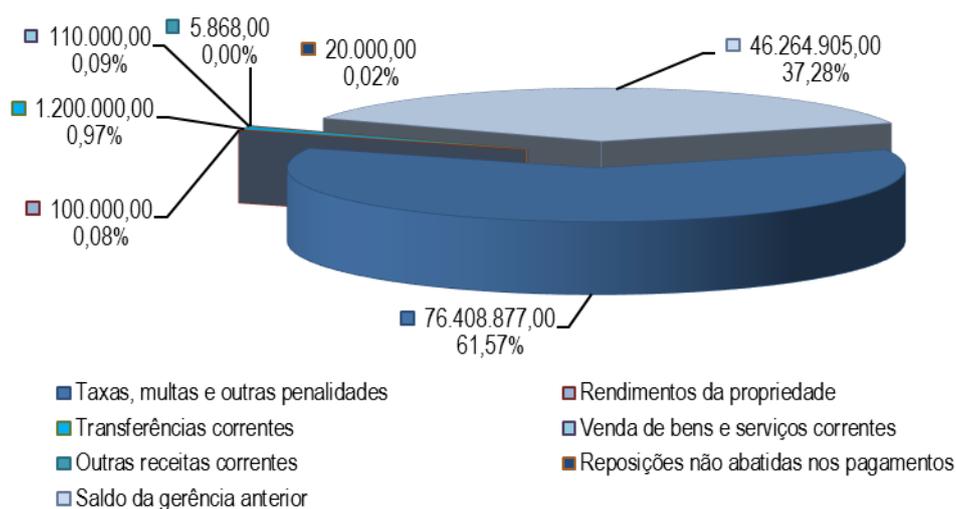
Unidade: Euros

As receitas correntes representaram 62,7 % da receita corrigida e as receitas de capital 37,3 %, sendo a execução destas receitas de 82,4 % e 99,97 %, respetivamente.

Da análise às receitas corrigidas por Capítulo, constata-se a existência de uma maior preponderância das receitas provenientes de Taxas, Multas e Outras Penalidades (61,6 %), influenciadas pela receita proveniente de Taxa de Segurança.

Também o saldo acumulado de gerências anteriores apresenta uma expressão significativa no total da receita orçamental (37,3 %), valor que tende a crescer assumindo que os resultados alcançados nas próximas gerências se mantêm.

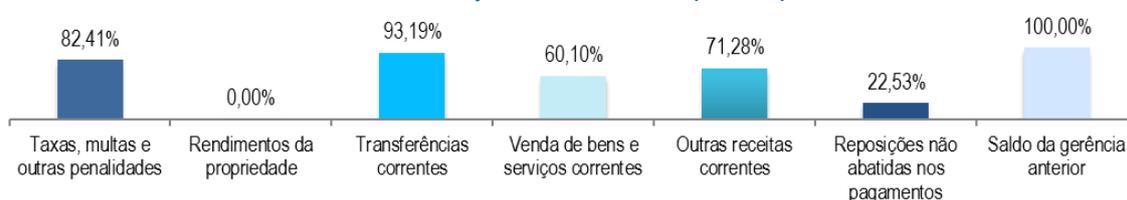
GRÁFICO 35 - Receita Corrigida por Capítulo, 2017



Unidade: Euros

Atendendo à receita executada por Capítulo, verificaram-se graus de execução orçamental de: 82,4 % quanto às receitas provenientes de Taxas, Multas e Outras Penalidades; 93,2 % para as receitas provenientes de Transferências Correntes; 60,1 % para as receitas provenientes de Venda de Bens e Serviços correntes; 71,3 % em Outras Receitas Correntes; 22,5 % quanto às receitas provenientes de Reposições Não Abatidas aos Pagamentos; e 100,00% para as receitas provenientes de saldo da gerência anterior, conforme gráfico infra.

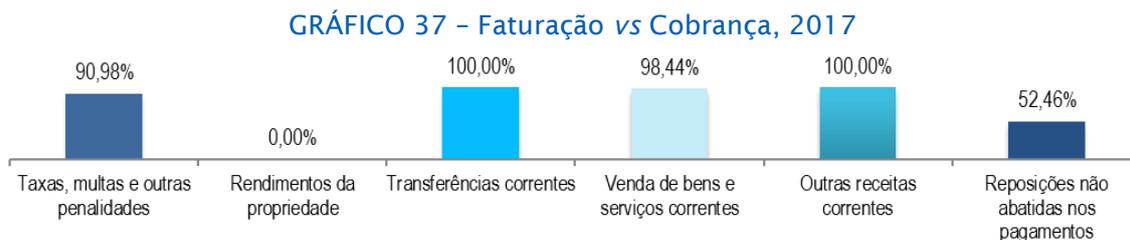
GRÁFICO 36 - Execução das Receitas por Capítulo, 2017



Compreende-se o elevado grau de execução da receita proveniente de Transferências Correntes visto a mesma ser do conhecimento da ANAC aquando da elaboração do orçamento, ao contrário das restantes que são inscritas tendo por base a previsão de evolução do setor para o corrente ano, bem como de uma análise histórica do seu comportamento.

Novamente, a leitura efetuada, em particular ao Capítulo Taxas, Multas e Outras Penalidades, tem de ser enquadrada com a alteração preconizada pela DGO, ao qual acresceu, em sede de aprovação do orçamento proposto pela ANAC, 20 M€; sem esta alteração, a execução seria superior ao inicialmente proposto.

A 31 de dezembro de 2017, a receita por cobrar ascende a 6,2 M€, inferior em cerca de 358 m€ se comparada com o período homólogo, conferindo um nível de cobrança total de 91,1 % (não foi considerado o Capítulo 16 – Saldo de Gerência Anterior, por invalidar uma análise assertiva da situação existente), subdividido pelos diversos Capítulos de receita conforme Gráfico infra:

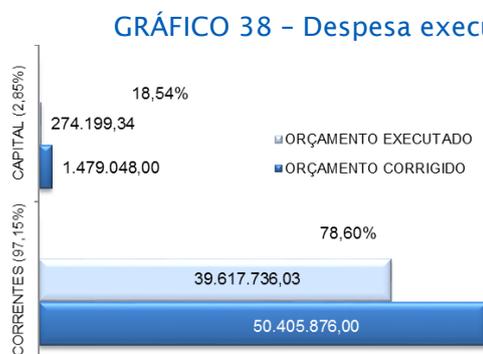


Pela sua expressão no total da dívida existente a 31/12/2017 (99,9 %), importa particularizar a execução relativa ao Capítulo Taxas, Multas e Outras Penalidades (91 %), que é consequência das dívidas relativas a Taxa de Segurança e Coimas e penalidades por contraordenações.

Efetivamente, e não obstante os procedimentos de controlo de crédito encetados na gerência de 2017, conforme se detalha nas Notas Anexas ao Balanço e à Demonstração de Resultados no Capítulo VII, a dívida existente relativa à Taxa de Segurança (4,9 M€) e a Taxas, Multas e Outras Penalidades (1,2 M€) representam 97,2 % do total da dívida existente a 31 de dezembro de 2017.

6.3.2. Execução Orçamental da Despesa

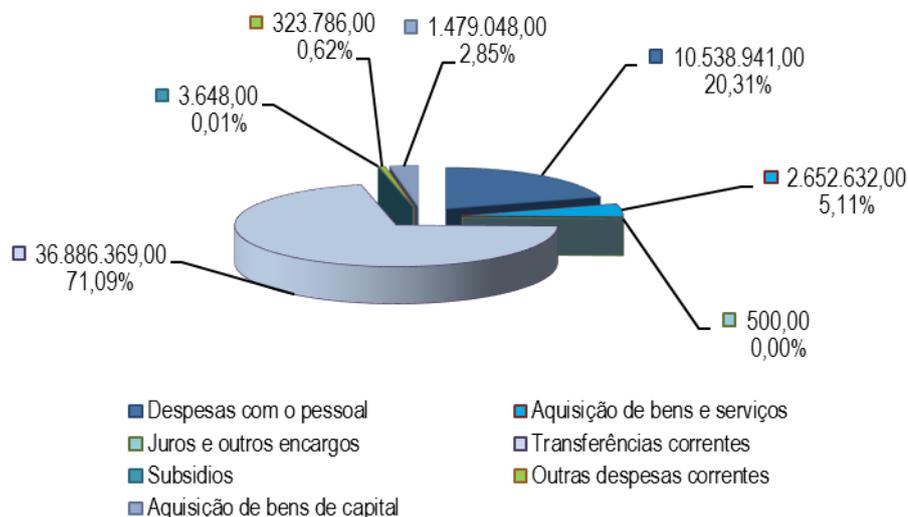
A despesa executada no Orçamento de Funcionamento totalizou 39.891.935,37 € enquanto a despesa corrigida ascendeu a 51.884.924,00 €, traduzindo-se num grau de execução orçamental de 77 %.



As despesas correntes representaram 97,15 % da despesa corrigida e as despesas de capital 2,85 %, sendo a execução orçamental destas despesas, respetivamente, de 78,6 % e de 18,5 %.

Considerando as despesas corrigidas por agrupamento, constatou-se que existiu uma maior preponderância das despesas com transferências correntes (71,1 %).

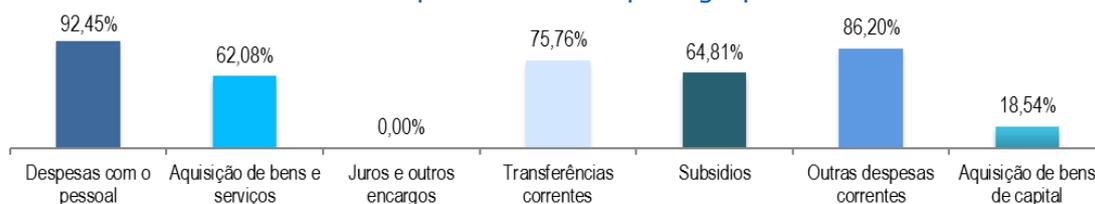
GRÁFICO 39 – Despesa Corrigida 2017



Unidade: Euros

Quando analisada por agrupamento, a Despesa Executada apresentou diferentes graus de execução orçamental: 92,45 % de execução das despesas com o pessoal; 62,1 % das despesas em aquisição de bens e serviços; 75,8 % das despesas com transferências correntes; 64,8 % de subsídios; 86,2 % de execução em outras despesas correntes; e 18,5 % de despesas com a aquisição de bens de capital, conforme se encontra aposto no gráfico seguinte.

GRÁFICO 40 – Despesa Executada por Agrupamento 2017



Importa uma vez mais sublinhar que o nível de execução foi condicionado pelas regras estatuídas pela LOE e pelo DLEO (cativos), bem como pelos ajustes realizados (créditos especiais e alterações orçamentais) existentes no decorrer da gerência.

O crédito especial resultante do Despacho n.º 1184/2017, de S. Exa. o SEO, atinente ao pedido de integração do saldo de gerência de 2016, que permitiu a aplicação em despesa de 4,9 M€ (1,2 M€ para Despesas com Pessoal e 3,7 M€ para Aquisição de Bens e Serviços, Transferências Correntes e Outras Despesas Correntes), permitiu assegurar o pagamento das Despesas com Pessoal, que se encontravam em causa após os cativos estatuídos pela LOE e pelo DLEO, a entrega das contraordenações cobradas nas gerências anteriores, bem como a transferência para a GNR (552 m€) que assegura o normal funcionamento das obrigações de serviço público no âmbito do transporte aéreo.

6.4. SALDOS DE GERÊNCIA

A Conta de Gerência de 2017 apresentou um valor global de 113.468.241,71 € e sintetiza-se no seguinte quadro de fluxos:

QUADRO 34 – Saldo de Gerência de 2017

	2017
1. Saldo da gerência anterior:	
De dotações orçamentais (OE)	
De receitas próprias	
Na posse do serviço	46.264.904,34 €
Na posse do tesouro	
De Fundos Europeus	
De operações de tesouraria	<u>-397.874,37 €</u>
	45.867.029,97 €
2. Recebimentos na gerência:	
De dotações orçamentais (OE)	
De receitas próprias	64.159.235,51 €
Recebido do Tesouro em c/ receitas próprias	
Transferências de Fundos Europeus	
De operações de tesouraria	<u>3.441.976,23 €</u>
	67.601.211,74 €
TOTAL	113.468.241,71 €
3. Pagamentos na gerência:	
De dotações orçamentais (OE)	
De receitas próprias	39.891.935,37 €
Entregue ao Tesouro em c/ receitas próprias	
Projetos Cofinanciados por Fundos Europeus	
De operações de tesouraria	<u>3.005.060,40 €</u>
	42.896.995,77 €
4. Saldo para a gerência seguinte (1 + 2 - 3)	
De dotações orçamentais (OE)	
De receitas próprias	
Na posse do serviço	70.532.204,48 €
Na posse do tesouro	
De Fundos Europeus	
De operações de tesouraria	<u>39.041,46 €</u>
	70.571.245,94 €
TOTAL	113.468.241,71 €

Em 31 de dezembro de 2017, o saldo da execução orçamental foi de 70.571.245,94 € (45.867.029,97 € em 2016), sendo constituído por 70.532.204,48 € (46.264.904,34 € em 2016) de receitas próprias na posse do serviço, e por 39.041,46 € (-397.874,37 € em 2016) de Operações de Tesouraria.

Conforme anteriormente referido, em resultado da consignação do produto da Taxa de Segurança arrecadada, 24.226.743,14 € deverão ser obrigatoriamente distribuídos às Entidades Beneficiárias da mesma, quando autorizada a integração e aplicação deste saldo.

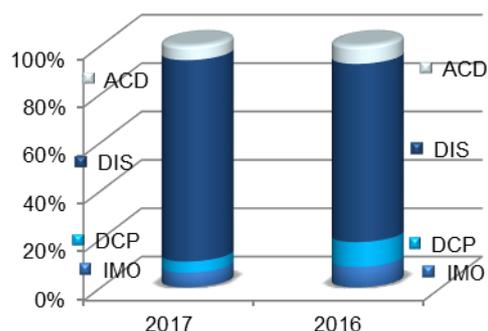
Este montante corresponde a 34,3 % do saldo de gerência registado a 31 de dezembro de 2017.

6.5. EXECUÇÃO PATRIMONIAL

6.5.1. Contas de Balanço

O Ativo Líquido, no valor de 84.735.456,21, é decomposto em Ativo Fixo, Bens de Domínio Público (2,4 %) e Imobilizado Corpóreo (3,7 %), e Ativo Circulante, do qual Dívidas de Terceiros a curto prazo (4,6 %), Disponibilidades (83,3 %) e Acréscimos e Diferimentos (6 %).

GRÁFICO 41 - Composição do Ativo, 2016-2017



As Disponibilidades são constituídas pelos saldos na conta no Tesouro (70.553.850,70 €) e de caixa (17.395,24 €). O Imobilizado é composto pelo saldo de Bens de Domínio Público (2.020.076,55 €) e pelo saldo de Imobilizações Corpóreas (3.122.652,90 €). As Dívidas de Terceiros a curto prazo dizem respeito a Dívidas de Clientes (3.850.421,10 €), Clientes, Contribuintes e Utentes de Cobrança Duvidosa (32.134,78 €), Adiantamento a Fornecedores (111,74 €), e Outros Devedores (36.753,31 €).

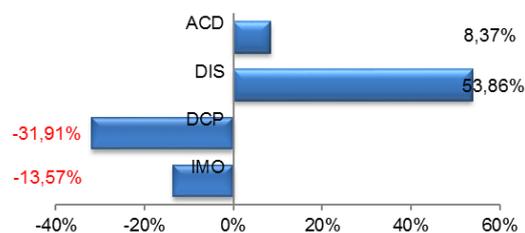
Os Acréscimos e Diferimentos registados no Ativo dizem respeito a Acréscimos de Proveitos (5.023.412,19 €) e a Custos Diferidos no valor de 78.647,70 €.

Relativamente ao exercício anterior, o Ativo Líquido aumentou 22,5 M€ (36,2 %), justificado essencialmente pelo aumento das disponibilidades nas contas do Tesouro (24,7 M€), consequência do aumento da receita gerada e cobrada em 2017, bem como da impossibilidade de distribuir a receita de taxa de segurança cobrada no 4.º Trimestre de 2017, conforme supramencionado.

A redução verificada nos Bens de Domínio Público e no Imobilizado Corpóreo que, conseqüentemente, afetou as Amortizações Acumuladas, é reflexo dos abates registados nesta gerência, conforme se pormenoriza nas Notas Anexas ao Balanço e à Demonstração de Resultados no Capítulo VII.

GRÁFICO 42 – Evolução do Ativo, 2017

Verificou-se uma diminuição das Dívidas de Terceiros a curto prazo (2,9 M€), influenciadas pela redução da dívida de Clientes de Cobrança Duvidosa (0,7 M €), e pela Dívida de Outros Devedores (2,6 M€), resultado dos valores afetos à distribuição da taxa de segurança e das cauções prestadas. A mesma foi, no entanto, compensada pelo aumento da Dívida de Clientes (324 m€), conforme se detalha nas Notas Anexas ao Balanço e à Demonstração de Resultados no Capítulo VII.



O aumento verificado em Acréscimos e Diferimentos do Ativo (394 m€) é o produto, quase na totalidade, de receita gerada em 2017 que é faturada em janeiro 2018 (movimentos de tráfego de dezembro, faturados em janeiro).

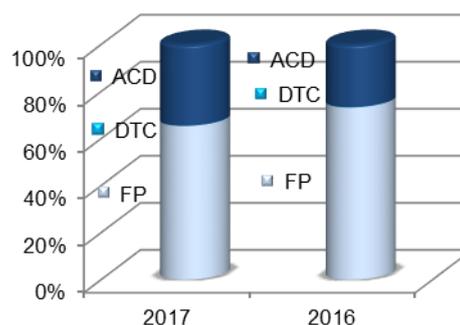
Relativamente ao Passivo, existe em 2017 um aumento do Passivo em 12,1 M€, resultante da não distribuição da taxa de segurança cobrada no 4º Trimestre, contrabalançada pela diminuição das Provisões para Riscos e Encargos (0,6 M€), conforme se detalhará no Capítulo VII.

Os Fundos Próprios obtiveram um aumento de 10,4 M€, consequência da consistência apresentada no decurso dos últimos anos, ao nível dos Resultados Líquidos do Exercício.

O Fundo de Maneio Necessário teve um decréscimo de 2,9 M€ derivado da redução da dívida de Clientes (349 m€) e de Outros Devedores (2,6 M€), tendo-se verificado uma variação positiva na Tesouraria de 12,9 M€, decorrente do aumento de Disponibilidades, pelos motivos já expostos (conforme Quadro de indicadores económico-financeiros).

GRÁFICO 43 – Composição dos Fundos Próprios e do Passivo, 2016-2017

Em 31 de dezembro de 2017, os Fundos Próprios representavam 64 % do Ativo (70,4 % em 2016), enquanto as Dívidas a Terceiros de Curto Prazo representavam 0,07 % (0,1 % em 2016) e os Acréscimos e Diferimentos representavam 33,8 % (25,6 % em 2016).



No mesmo período, os Fundos Próprios representam 177,6 % (237,5 % em 2016) do Passivo o que, em termos de Solvabilidade, evidencia uma posição financeira muito sólida da ANAC, conforme aposto no gráfico seguinte.

GRÁFICO 44 – Estrutura de Capitais, 2016-2017



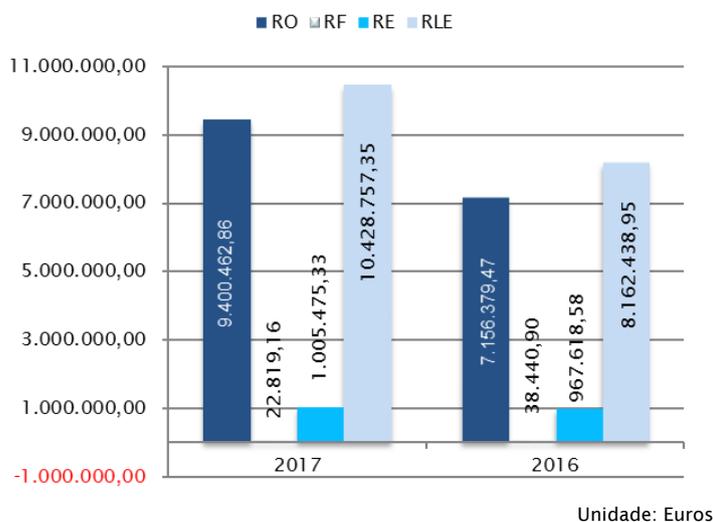
6.5.2. Contas de Resultados

Os Resultados Líquidos do período foram 10,4 M€ tendo contribuído para este resultado o facto de se terem verificado Resultados Operacionais de 9,4 M€, Resultados Financeiros de 23 m€ e Resultados Extraordinários de 1 M€.

Os Resultados Extraordinários verificados são maioritariamente relacionados com a redução de provisões efetuadas, pormenorizadamente detalhado no Capítulo VII.

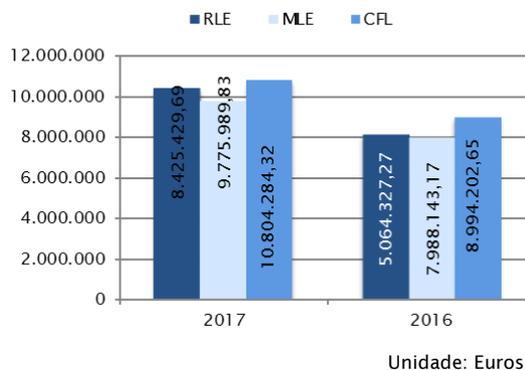
O gráfico seguinte apresenta o comportamento dos vários tipos de resultados nos exercícios de 2016 e 2017, verificando-se, em termos comparativos, uma variação positiva nos Resultados Operacionais (2,2 M€) e nos Resultados Extraordinários (38 m€), e negativa nos Resultados Financeiros (16 m€).

GRÁFICO 45 – Evolução dos Resultados, 2016-2017



A variação verificada nos Resultados Financeiros, resulta dos custos relacionados com serviços bancários, consequência da obrigatoriedade do cumprimento do Princípio de Unidade de Tesouraria.

GRÁFICO 46 - *Cash-Flow* e ML de Exploração, 2016-2017



Os indicadores *Cash-Flow* e Meios Libertos de Exploração também aumentaram em relação ao exercício anterior. O *Cash-Flow* cifrou-se em 10,8 M€ (9 M€ em 2016) e os Meios Libertos de Exploração foram de 9,8 M€ (8 M€ em 2016).

Ao nível da estrutura de custos, conforme já referido, merecem destaque as Transferências Correntes Concedidas e Prestações Sociais, as quais representam 66,3 % do total dos Proveitos de Exploração registados (67,5 % em 2016).

6.6. APLICAÇÃO DE RESULTADOS

Com a publicação da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto (Lei-quadro das Entidades Reguladoras - LQER) e da aprovação dos seus estatutos, a Autoridade Nacional da Aviação Civil viu reforçadas as suas competências e alterado o seu regime jurídico.

Em concreto, atento o estatuído no n.º 5 do artigo 38.º, a LQER vem possibilitar às entidades reguladoras o seguinte:

“os resultados líquidos das entidades reguladoras transitam para o ano seguinte, podendo ser utilizados, designadamente, em benefício dos consumidores ou do setor regulado, nos termos a definir nos estatutos de cada entidade reguladora.”

6.6.1. Resultados de 2016

Atendendo ao *supra* exposto, no decurso da gerência de 2017 foram considerados 3 itens aos quais se considera aplicável este normativos. A saber:

A. Prestação de serviços aéreos regulares, em regime de concessão

Durante o ano de 2017, tal como em 2016, esteve em causa a continuidade da rota Bragança/ Vila Real/ Viseu/ Cascais/ Portimão, consequência da incapacidade por parte

de algumas Entidades Gestoras Aeroportuárias de suportar os custos relacionados com a segurança aeroportuária nos aeródromos que integram esta Linha Aérea.

Atenta esta situação, através do Despacho n.º 1171/2017, do Ex.mo Senhor Secretário de Estado do Orçamento, o Governo encarregou a ANAC de suportar os custos relacionados com a segurança aeroportuária nas infraestruturas afetas à prestação de serviços aéreos regulares, em regime de concessão (552 m€).

B. Formação aos regulados

Decorre do disposto na alínea t) do n.º 3 do artigo 4.º do mesmo diploma, serem atribuições da ANAC:

“t) Cooperar com outras autoridades aeronáuticas europeias e internacionais ou contratualizar com entidades ligadas ao setor da aviação civil, a prestação de serviços no âmbito da formação, da capacitação técnica do seu pessoal e de desenvolvimento de projetos relevantes para o setor, em moldes idênticos aos que são preconizados pela Organização da Aviação Civil Internacional (OACI);”

E ao n.º 4 do artigo 6.º (Princípio da independência):

“4 — A ANAC pode, na prossecução das suas atribuições, patrocinar ou desenvolver iniciativas consideradas úteis para o setor da aviação civil, designadamente as de natureza académica e de investigação e de formação profissional, podendo ainda prestar serviços de consultoria, em observância do regime de incompatibilidades aplicável.”

Atendendo ao supratranscrito, foi desenvolvido um conjunto de seminários e *workshops* abertos à participação dos diversos *stakeholders*, a título gratuito, de entre os quais se destacam:

- 27 Road-shows no âmbito do Regulamento sobre "condições de operação aplicáveis à utilização do espaço aéreo pelos sistemas de aeronaves civil pilotadas remotamente (*Drones*)" e 3 Sessões de Esclarecimento sobre o mesmo tema
- 2 Seminários sobre Segurança (*Security*) da Aviação Civil;
- 3 Seminários de Examinadores PARTE-FCL;
- 1 *Workshop* "Market Opportunities for Galileo na EGNOS in Portugal";
- 1 *Workshop* sobre SMS - *Safety Management System*;
- IV Jornadas de Medicina Aeronáutica;
- 3 *Workshops* sobre SSP – *State Safety Plan*.

Os custos diretos e indiretos suportados no Orçamento de 2017 para capacitar a ANAC a desenvolver estas ações, ascenderam a aproximadamente 60 m€.

C. Quotização ICAO, ECAC e ABIS Group



A Autoridade Nacional da Aviação Civil, como representante do Estado Português, contribui anualmente com uma quota para diversas organizações internacionais, procedimento realizado desde a extinta Direção-Geral de Aviação Civil.

Refira-se que pagamento da contribuição para a ICAO, atento o artigo 61.º da Convenção sobre a Aviação Civil Internacional, que estabelece que os Estados Contratantes da convenção devem contribuir para as despesas da Organização da Aviação Civil Internacional, nos termos do orçamento aprovado pela Assembleia-Geral, permite ao Estado Português manter o direito de voto na Assembleia e no Conselho desta Organização.

O pagamento desta quota é também garante da participação técnica nos diversos fóruns europeus e internacionais deste setor e possibilita que o Estado Português esteja representado na Assembleia-Geral da ICAO e nas conferências diplomáticas de alteração de Tratados ou Convenções Internacionais.

Neste contexto, as verbas orçamentais afetas ao pagamento da quota anual à ICAO e ainda a outras organizações internacionais do setor da aviação civil (ECAC/ CEAC – Conferência Europeia da Aviação Civil) são o garante para o bom funcionamento destas organizações internacionais, as quais são determinantes para a promoção da segurança da aviação civil, tanto a nível internacional como nacional, e das quais o Estado Português é contratante e se mantém de pleno direito desde o seu início.

Durante o ano de 2017, o montante de quotizações suportadas junto de entidades internacionais do setor da aviação civil, em representação do Estado Português, ascendeu a 332 m€.

6.6.2. Resultados de 2017

Em 2017 a ANAC apresenta Resultados Líquidos do Exercício que ascendem a 10,4 M€.

No seguimento do que tem sido prática em gerências anteriores, propõe-se que o resultado líquido do exercício de 2017 seja transferido para Resultados Transitados, sendo a utilização em benefício do setor ponderada no decurso da gerência de 2018.



CAPÍTULO VII
Demonstrações Financeiras

7.1. DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Balanço

CÓDIGO DAS CONTAS	ATIVO	EXERCÍCIOS			
		2017			2016
		AB	AP	AL	AL
	IMOBILIZADO				
	Bens de domínio público				
451	Terrenos e recursos naturais	748.196,85		748.196,85	748.196,85
452	Edifícios	1.996.707,67	724.827,97	1.271.879,70	1.314.995,53
453	Outras construções e infraestruturas				
454	Infraestruturas e equipamentos de natureza militar				
455	Bens do patrimônio histórico, artístico e cultural				
459	Outros bens de domínio público				
445	Imobilizações em curso				
446	Adiantamentos por conta de bens de domínio público				
		2.744.904,52	724.827,97	2.020.076,55	2.063.192,38
	Imobilizações incorpóreas				
431	Despesas de instalação				
432	Despesas de investigação e de desenvolvimento				
433	Propriedade industrial e outros direitos				
443	Imobilizações em curso				
449	Adiantamentos por conta de imobilizações incorpóreas				
	Imobilizações corpóreas				
421	Terrenos e recursos naturais				
422	Edifícios e outras construções	2.888.956,09	442.210,73	2.446.745,36	2.482.897,32
423	Equipamento básico	619.974,07	617.821,67	2.152,40	2.762,93
424	Equipamento de transporte				
425	Ferramentas e utensílios	3.692,01	3.420,80	271,21	410,83
426	Equipamento administrativo	3.634.835,99	3.048.666,76	586.169,23	625.127,00
427	Taras e vasilhame				
429	Outras imobilizações corpóreas	387.307,52	324.920,37	62.387,15	65.443,52
442	Imobilizações em curso	24.927,55		24.927,55	24.927,55
448	Adiantamentos por conta de imobilizações corpóreas				
		7.559.693,23	4.437.040,33	3.122.652,90	3.201.569,15
	Investimentos financeiros				
411	Partes de capital				
412	Obrigações e títulos de participação				
414	Investimentos em imóveis				
415	Outras aplicações financeiras				
441	Imobilizações em curso				
447	Adiantamentos por conta de investimentos financeiros				
	CIRCULANTE				
	Existências				
36	Matérias-primas, subsidiárias e de consumo				
35	Produtos e trabalhos em curso				
34	Subprodutos, desperdícios, resíduos e refugos				
33	Produtos acabados e intermediários				
32	Mercadorias				
37	Adiantamentos por conta de compras				
	Dívidas de terceiros — Médio e longo prazo				
	Dívidas de terceiros — Curto prazo				
2811+2821	Empréstimos concedidos				
211	Clientes, c/c	3.850.421,10		3.850.421,10	3.526.795,77
212	Contribuintes, c/c				
213	Utentes, c/c				
214	Clientes, contribuintes e utentes — Títulos a receber				
218	Clientes, contribuintes e utentes de cobrança duvidosa	2.355.382,50	2.323.247,72	32.134,78	237.818,46
251	Devedores pela execução do orçamento				
229	Adiantamentos a fornecedores	111,74		111,74	74,74
2619	Adiantamentos a fornecedores de imobilizado				
24	Estado e outros entes públicos				
262+263+267+268	Outros devedores	36.753,31		36.753,31	2.615.077,31
		6.242.668,65	2.323.247,72	3.919.420,93	6.379.766,28
	Títulos negociáveis				
151	Ações				
152	Obrigações e títulos de participação				
153	Títulos da dívida pública				
159	Outros títulos				
18	Outras aplicações de tesouraria				
	Conta no Tesouro, depósitos em instituições financeiras e caixa				
13	Conta no Tesouro	70.553.850,70		70.553.850,70	45.853.449,97
12	Depósitos em instituições financeiras				
11	Caixa	17.395,24		17.395,24	13.580,00
		70.571.245,94		70.571.245,94	45.867.029,97
	Acréscimos e diferimentos				
271	Acréscimos de proveitos	5.023.412,19		5.023.412,19	4.591.159,06
272	Custos diferidos	78.647,70		78.647,70	116.985,77
		5.102.059,89		5.102.059,89	4.708.144,83
	Total de amortizações		5.161.868,30		
	Total de provisões		2.323.247,72		
	Total do ativo	92.220.572,23	7.485.116,02	84.735.456,21	62.219.702,61



CÓDIGO DAS CONTAS POCP	FUNDOS PRÓPRIOS E PASSIVO	EXERCÍCIOS	
		2017	2016
	FUNDOS PRÓPRIOS		
51	Património	8.573.803,00	8.573.803,00
55	Ajustamentos de partes em capital de empresas		
56	Reservas de reavaliação		
	Reservas		
571	Reservas legais		
572	Reservas estatutárias		
573	Reservas contratuais		
574	Reservas livres		
575	Subsídios	748.196,85	748.196,85
576	Doações		
577	Reservas decorrentes da transferência de activos		
59	Resultados transitados	34.460.961,57	26.298.522,62
88	Resultado líquido do exercício	10.428.757,35	8.162.438,95
		54.211.718,77	43.782.961,42
	PASSIVO		
292	Provisões para riscos e encargos	1.853.971,40	2.457.137,70
		1.853.971,40	2.457.137,70
	Dívidas a terceiros — Médio e longo prazo		
	Dívidas a terceiros — Curto prazo		
23 111+23 211	Empréstimos por dívida titulada		
23 112+23 212+12	Empréstimos por dívida não titulada		
269	Adiantamentos por conta de vendas		
221	Fornecedores, c/c	106,15	
228	Fornecedores — Facturas em recepção e conferência		
222	Fornecedores — Títulos a pagar		
252	Credores pela execução do orçamento		
2612	Fornecedores de imobilizado — Títulos a pagar		
219	Adiantamentos de clientes, contribuintes e utentes	14.000,00	12.000,00
2611	Fornecedores de imobilizado, c/c		5.820,36
24	Estado e outros entes públicos	8.052,22	7.710,13
262+263+267+268	Outros credores	34.759,76	34.759,76
		56.918,13	60.290,25
	Acréscimos e diferimentos		
273	Acréscimos de custos	25.457.664,07	12.701.968,10
274	Proveitos diferidos	3.155.183,84	3.217.345,14
		28.612.847,91	15.919.313,24
		30.523.737,44	18.436.741,19
	<i>Total dos fundos próprios e do passivo</i>	84.735.456,21	62.219.702,61

Abreviaturas:

AB = Ativo bruto
 AP = Amortizações e provisões acumuladas
 AL = Ativo líquido

- Demonstração de Resultados

CÓDIGO DAS CONTAS	POCP	EXERCÍCIOS			
		2017		2016	
	CUSTOS E PERDAS				
61	Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas				
	Mercadorias				
	Matérias	29.014,73	29.014,73	25.449,46	25.449,46
62	Fornecimentos e serviços externos		4.136.344,34		4.359.817,16
	Custos com o pessoal				
641+642	Remunerações	6.196.357,13		4.456.001,07	
643 a 648	Encargos sociais				
	Pensões	1.474,77		20.724,91	
	Outros	1.484.048,40	7.681.880,30	1.032.471,02	5.509.197,00
63	Transferências correntes concedidas e prestações sociais	42.677.962,72	42.677.962,72	37.327.607,33	37.327.607,33
66	Amortizações do exercício	306.212,52		252.298,31	
67	Provisões do exercício	69.314,45	375.526,97	579.465,39	831.763,70
65	Outros custos e perdas operacionais	95.662,00	95.662,00	120.242,55	120.242,55
	(A)		54.996.391,06		48.174.077,20
68	Custos e perdas financeiras		4.255,70		4.711,21
	(C)		55.000.646,76		48.178.788,41
69	Custos e perdas extraordinárias		192.548,46		80.208,57
	(E)		55.193.195,22		48.258.996,98
88	Resultado líquido do exercício		10.428.757,35		8.162.438,95
			65.621.952,57		56.421.435,93
	PROVEITOS E GANHOS				
71	Vendas e prestações de serviços				
	Vendas	20,70		1.326,80	
	Prestações de serviços	63.419,76	63.440,46	86.313,71	87.640,51
72	Impostos e taxas	63.195.706,61		54.092.071,57	
	Variação da produção				
75	Trabalhos para a própria entidade				
73	Proveitos suplementares	5.706,85		45,40	
74	Transferências e subsídios correntes obtidos				
741	Transferências — Tesouro				
742 e 743	Outras	1.132.000,00		1.150.699,19	
76	Outros proveitos e ganhos operacionais		64.333.413,46		55.242.816,16
	(B)		64.396.853,92		55.330.456,67
78	Proveitos e ganhos financeiros		27.074,86		43.152,11
	(D)		64.423.928,78		55.373.608,78
79	Proveitos e ganhos extraordinários		1.198.023,79		1.047.827,15
	(F)		65.621.952,57		56.421.435,93
	Resumo:				
	Resultados operacionais: (B)-(A) =		9.400.462,86		7.156.379,47
	Resultados financeiros (D-B)-(C-A) =		22.819,16		38.440,90
	Resultados correntes (D)-(C) =		9.423.282,02		7.194.820,37
	Resultado líquido do exercício (F)-(E) =		10.428.757,35		8.162.438,95

- Indicadores Económico-Financeiros

	2017	2016	VARIAÇÃO	VARIAÇÃO %
LIQUIDEZ E ROTAÇÕES				
Liquidez geral	2,857	3,739	-0,881	-23,58%
Liquidez imediata	2,462	2,870	-0,409	-14,24%
Fundo de maneió líquido (em euros)	50.922.960,72	40.975.337,59	9.947.623,13	24,28%
Rotação do ativo líquido	0,76	0,89	-0,13	-14,54%
Rotação de clientes, contribuintes e utentes	10,38	8,444	1,93	22,89%
ESTRUTURA FINANCEIRA				
Endividamento	36,02%	29,63%		6,39%
Autonomia financeira	63,98%	70,37%		-6,39%
Solvabilidade	177,61%	237,48%		-59,87%
Fundo de maneió necessário (em euros)	6.185.750,52	9.107.591,23	-2.921.840,71	-32,08%
Tesouraria (em euros)	44.737.210,20	31.867.746,36	12.869.463,84	40,38%
RENTABILIDADE E MEIOS				
Rentabilidade do ativo líquido	12,31%	13,12%		-0,81%
Rentabilidade dos fundos próprios	19,24%	18,64%		0,59%
Meios libertos na exploração (em euros)	9.775.989,83	7.988.143,17	1.787.846,66	22,38%
Cash-flow (em euros)	10.804.284,32	8.994.202,65	1.810.081,67	20,12%
Equação de Dupont				
Margem líquida sobre vendas	16,19%	14,75%		1,44%
Rotação do ativo líquido	0,76	0,889	-0,13	-14,54%
Multiplicador dos fundos próprios	1,56	1,42	0,14	9,99%

7.2. ANEXOS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

INTRODUÇÃO

A Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, que aprovou a lei-quadro das entidades administrativas independentes com funções de regulação da atividade económica dos setores privado, público e cooperativo, veio reconhecer como entidade reguladora o Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P. (INAC, I.P.), redominando-o como Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC).

O reconhecimento legal expresso relativamente à natureza jurídica da ANAC enquanto entidade reguladora independente permite conferir-lhe um estatuto que acolhe, formalmente, as atribuições que materialmente já estavam cometidas ao INAC, I.P. e que vinham a ser exercidas, sob a supervisão direta de entidades e organismos internacionais e comunitários de que o Estado Português faz parte e perante os quais assumiu responsabilidades, no âmbito do transporte aéreo e do setor da aviação civil.

Neste contexto, e em cumprimento do disposto no n.º 2 do artigo 3.º do mencionado diploma legal impôs-se, por um lado, reafirmar os objetivos da autoridade nacional em matéria de aviação civil e, por outro, reequacionar os meios organizativos e os poderes de autoridade vigentes, à luz do novo regime jurídico enquadrador das entidades reguladoras.

A revisão estatutária que decorreu desde essa data, e que se materializou com a publicação do Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, constitui uma mais ampla e inequívoca assunção de responsabilidades por parte dos órgãos próprios da entidade reguladora, não só nos planos da regulação, supervisão e inspeção do setor, mas também quanto à administração dos recursos humanos e financeiros.

ANEXOS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

A Lei-Quadro das entidades reguladoras (LQER) estatui no seu artigo 38.º que as entidades reguladoras aplicam o Sistema de Normalização Contabilística (SNC). Adicionalmente, nos termos do n.º 5 do artigo 3.º, é referido que até à entrada em vigor dos estatutos, as entidades reguladoras continuam a reger-se pelas disposições e atos normativos, regulamentares e administrativos que lhes são aplicáveis.

Não obstante o estatuído da LQER e nos Estatutos da ANAC, nos termos do artigo 3.º do Decreto-lei n.º 192/2015, de 11 de setembro, todos os serviços e organismos da administração central, regional e local que não tenham natureza, forma e designação de empresa devem aplicar o Sistema de Normalização Contabilística para as Administrações Públicas (SNCAP).

Ainda nos termos do artigo 14º do mesmo Decreto-Lei, durante o ano de 2016, todas as entidades públicas deveriam assegurar as condições e tomar as decisões necessárias para a transição para o SNCAP de forma a estarem reunidas as condições para a sua aplicação a 01 de janeiro de 2017 (artigo 18º).



No entanto, em Reunião de Conselho de Ministros de 17 de novembro de 2016, foi decidido adiar a implementação do SNCAP preconizada para 01 de janeiro de 2018.

Nestes termos, não obstante os diversos trabalhos de preparação desenvolvidos no decurso de 2016, novamente em 2017 foi revisto todo o projeto de implementação deste sistema contabilístico por forma a assegurar a correta implementação do SNCAP em janeiro de 2018.

Assim, as notas que a seguir se apresentam cumprem o estipulado no Decreto-Lei n.º 232/97, de 3 de setembro, e visam facultar um melhor entendimento das demonstrações financeiras apresentadas com os documentos de prestação de contas exigidos na Instrução n.º 1/2004 — 2.ª Secção, publicadas no Diário da República n.º 38, II Série, de 14 de fevereiro.

As notas não aplicáveis ou materialmente irrelevantes foram suprimidas, mantendo-se, no entanto, a numeração existente no decreto-lei acima referenciado.



Autoridade Nacional da Aviação Civil

8.1 – Caracterização da entidade

8.1.1 – Identificação

Autoridade Nacional da Aviação Civil

Rua B, Edifícios 4, 5 e 6

Aeroporto Humberto Delgado, 1749-034 Lisboa

A Autoridade Nacional da Aviação Civil, atualmente adstrita ao Ministério do Planeamento e das Infraestruturas, é uma entidade independente no exercício das suas funções, com atribuições de regulação, fiscalização e supervisão do setor da aviação civil, nos termos previstos na LQER e nos respetivos estatutos.

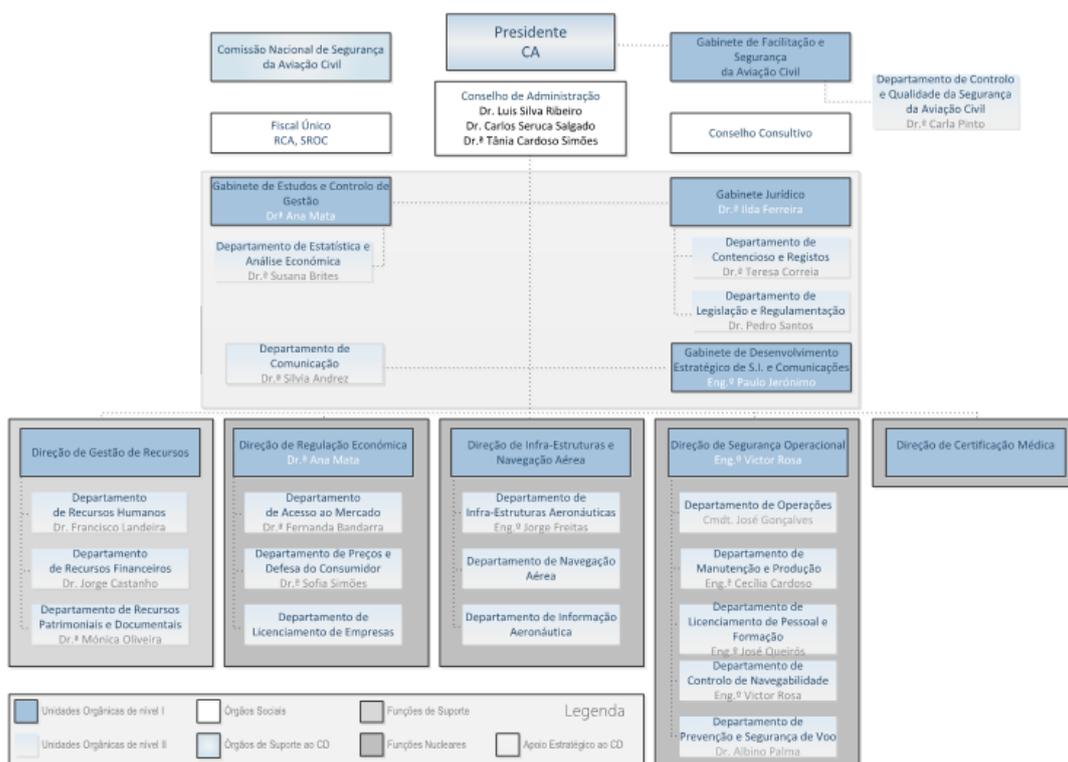
8.1.2 – Legislação

A Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto, que aprova a lei-quadro das entidades administrativas independentes com funções de regulação da atividade económica dos setores privado, público e cooperativo, veio reconhecer como autoridade o INAC, I.P., que passou a designar-se Autoridade Nacional da Aviação Civil.

O Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, aprova os estatutos da ANAC, em conformidade com o regime estabelecido na suprarreferida Lei.

8.1.3 – Estrutura organizacional

A estrutura organizacional efetiva está esquematizada sob a forma do organograma que se apresenta seguidamente:



No que respeita às Unidades Orgânicas de nível I, o seu número ascende a 9.

8.1.4 – Atividade Desenvolvida

A atividade desenvolvida pela ANAC no decorrer do ano continuou a concentrar-se, essencialmente, na supervisão e regulamentação do setor da Aviação Civil. Uma descrição detalhada das atividades realizadas no exercício de 2017 é apresentada no Relatório de Atividades.

8.1.5 – Recursos Humanos

Em 23 de julho de 2015, através da Resolução n.º 38-C/2015, foram designados os licenciados Luís Miguel Silva Ribeiro e Carlos Seruca Salgado, respetivamente, para os cargos de Presidente e de Vice-Presidente do Conselho de Administração da ANAC, com mandatos de seis anos e de cinco anos e seis meses.

A Resolução do Conselho de Ministros n.º 30/2016 designou, sob proposta do Ministro do Planeamento e das Infraestruturas, a mestre Tânia Sarmento da Silva Reis Cardoso Simões, por um mandato de seis anos, para o cargo de Vogal do Conselho de Administração da ANAC.

O quadro de trabalhadores da ANAC, incluindo prestadores de serviços, a 31 de dezembro de 2017, contém 186 trabalhadores, dividindo-se conforme aposto na tabela seguinte:

Quadro I ABDR – Quadro de Trabalhadores

Vínculo Contratual ANAC	186
Conselho de Administração	3
Comissão de Serviço	4
Contrato Trabalho em Funções Públicas	118
Contrato Individual de Trabalho	11
Cedências Interesse Público	1
Prestadores de Serviço em regime de avença e de tarefa	49

8.1.6 – Organização contabilística

1. Foram definidos dois regulamentos, um de receita e um de despesa, que garantem a execução da contabilidade de forma rigorosa, criteriosa e isenta de erros materiais.

Na sequência da publicação dos Estatutos, encontra-se em discussão um conjunto de regulamentos que permitirão à ANAC alterar o seu modelo organizacional, entre os quais o Regulamento de realização de despesas e arrecadação de receitas.

2. Foram criados diversos procedimentos associados à área administrativa e financeira, devidamente autorizados pelo Conselho de Administração, que se encontram em constante revisão.

Internamente é efetuada uma verificação regular sobre a legalidade, regularidade e boa gestão da despesa pública, tendo presente o orçamento aprovado, o cumprimento das fases da despesa e o correto enquadramento em termos de contratação pública.

3. Os livros de registo utilizados são o Diário, Razão e Balancetes do Razão, Inventário das Imobilizações e Balanços.
4. Os documentos de suporte ao registo das operações contabilísticas estão arquivados da seguinte forma:

- Receita - Folhas de caixa diárias com recibos relativos a vendas e prestação de serviços produzidos pelo sistema informático que suporta a atividade da ANAC e que serve de apoio ao registo da liquidação e cobrança de receitas. Estes documentos estão arquivados por ordem cronológica;

- Despesa - Arquivados por processo de despesa do qual faz parte a proposta de realização de despesa, a requisição oficial, o documento comprovativo da despesa (fatura ou documento equivalente), autorização de pagamento e documento comprovativo do pagamento (fotocópia do cheque ou comprovativo de transferência bancária). Estes processos estão arquivados por proposta de realização de despesa de acordo com a classificação económica das despesas públicas;

- Outras operações - Existe um arquivo para as guias de entrega de descontos e retenções e demais documentos de suporte. Existe ainda um arquivo das restantes operações de tesouraria.

5. O sistema informático utilizado para a execução da contabilidade assenta em mecanismos automáticos de geração de movimentos contabilísticos. Trata-se de um sistema de gestão financeira e contabilística em que a maioria dos movimentos contabilísticos patrimoniais é gerada à medida que as tarefas e as operações inerentes à execução orçamental são executadas.

Este automatismo existe graças a um sistema de equivalências e ligações entre a classificação económica das despesas e receitas e os códigos de contas previstos no plano de contas da ANAC.

No âmbito do projeto de transição do POCP para o SNCAP foi respeitada a Estrutura concetual e igualmente assegurado o sistema de equivalências e ligações entre a classificação económica das despesas e receitas e o Plano de Contas Multidimensional do SNCAP.

6. Quanto às demonstrações financeiras intercalares, a ANAC elabora demonstrações financeiras mensais, sendo as mesmas utilizadas internamente e enviadas às diversas entidades de controlo.
7. Não existe descentralização contabilística.

8.1.7 – Outra informação relevante

1. Oportunidade da informação – A informação contabilística encontra-se disponível nos serviços financeiros e na tesouraria. A informação financeira é introduzida diariamente no sistema informático de apoio à contabilidade.
2. Revisão dos registos contabilísticos – Os registos são objeto de conferências através do cruzamento da informação registada no sistema informático de apoio à contabilidade, validando-se a informação gerada pela contabilidade orçamental com *outputs* extraídos da contabilidade patrimonial.
3. Reconciliações bancárias – As reconciliações bancárias são efetuadas mensalmente. Sempre que se verificaram diferenças, as mesmas foram registadas, averiguadas e prontamente regularizadas.
4. Imobilizado - Nos termos das normas gerais em vigor relativas à inventariação dos bens do ativo imobilizado dos serviços públicos, constantes da Portaria n.º 671/2000 (2ª série), de 17 de abril e de acordo com a Orientação n.º 2/2000 da CNCAP (Comissão de Normalização Contabilística da Administração Pública), a atualização do inventário dos bens patrimoniais releva-se como importante instrumento económico-financeiro na dupla vertente do controlo e gestão da atividade patrimonial e de uma correta contabilização de acordo com o POCP.

A inventariação dos bens imóveis constitui também uma necessidade, nos termos do Decreto-Lei n.º 280/2007, de 7 de agosto, o qual corporiza o regime do património imobiliário público.
5. Clientes – No seguimento do ocorrido em gerências anteriores, também durante o Exercício de 2017, com o intuito de garantir a fiabilidade da informação existente, foram desenvolvidos diversos procedimentos, dos quais se destacam:
 - a. Comunicação mensal da dívida de taxa de segurança vincenda e vencida;
 - b. Confirmação de dados do Clientes e dos valores em dívida junto das diversas Unidades Orgânicas da ANAC que emitem faturas;
 - c. Procedimento de Controlo de Crédito sobre o total da dívida;
 - d. Análise da correspondência devolvida, e o seu posterior tratamento/reenvio, com a respetiva correção de dados;

- e. Análise e tratamento da informação relativa a empresas em processo de recuperação e/ou falência, com o intuito de proceder à correspondente regularização contabilística.
6. Auditoria do Tribunal de Contas - No decurso de 2014 foi realizada uma auditoria à Conta de Gerência de 2012, tendo sido atribuído parecer favorável. No entanto, decorrente da análise à matéria factual reportada pelo INAC, I.P. em 2009 à IGOPTC - Inspeção Geral das Obras Públicas, Transportes e Comunicações, veio este Tribunal ordenar que fossem corrigidos/ revertidos processos associados à liquidação e cobrança de receita realizada no INAC, I.P., anteriores a 2008.

Conforme também reconhecido no Relato da auditoria realizada, todo o sistema de cobranças está melhor organizado, com procedimentos claros e tem sido cumprida escrupulosamente a lei em todos os processos registados.

Esta melhoria substancial e significativa, verificada pelos auditores e referida de uma maneira geral em várias partes do Relato, consubstancia o reconhecimento explícito de que os membros da gestão e os dirigentes têm feito um esforço assinalável para melhorar, corrigir os erros, e regularizar situações menos claras.

É ainda de referir que o montante identificado como correspondente a processos que ainda correm termos em juízo (330 m€) permanece inalterado devido à inexistência de decisão proferida pelo juiz.

Atendendo a que as Guias constituem prova documental que os valores são devidos, não se afigura possível adotar qualquer diligência de reversão de tais documentos, dado que os originais junto aos autos é que titulam a dívida em causa, razão pela qual a inscrição/ reversão contabilística não foi ainda realizada.

Efetivamente, e visto que a sentença que vier a ser proferida pode alterar o valor do processo, a metodologia até agora adotada permite cumprir com o Princípio da Consistência (não alteração da política contabilística), com o Princípio da Especialização (reconhecer o proveito quando obtido) e com o Princípio da Prudência (quantificação excessiva de proveitos), princípios contabilísticos fundamentais do Plano Oficial de Contabilidade Pública.

8.2 – Notas ao Balanço e à Demonstração de Resultados

8.2.1 – Bases de apresentação

Dado o enquadramento e caracterização da ANAC, já mencionados, e tendo em consideração a necessidade de divulgação das suas contas na vertente pública, a identificação das Notas ao Balanço e à Demonstração de Resultados mantém a ordem estabelecida no Plano oficial de Contabilidade Pública. Os números não indicados neste anexo não são aplicáveis ou são irrelevantes.

8.2.1.1 - Nos termos do disposto no n.º 1 do artigo 50º do Decreto-Lei n.º 254/2012, de 28 de novembro, a Taxa de Segurança constitui receita da ANAC.

Ainda segundo as disposições legais que regulam a Taxa de Segurança, a ANAC é obrigada a transferir para diversas entidades beneficiárias uma parte do valor cobrado, o que deverá ocorrer nos 30 dias subsequentes ao termo de cada trimestre.

Desta forma, e nos termos do artigo 51º do mesmo decreto-lei, são entidades beneficiárias da Taxa de Segurança:

- ANAC; e
- Forças de Segurança dependentes do Ministério da Administração Interna.

Salienta-se que parte do montante da distribuição realizado na gerência de 2016 é ainda relativo a verbas faturadas antes da entrada em vigor da Portaria n.º 77-B/2014, de 1 de abril, razão pela qual se mantém o disposto nos diversos diplomas anteriores ao Decreto-Lei n.º 254/2012, de 28 de novembro, para estas verbas, justificativo da distribuição realizada a Entidades Gestoras Aeroportuárias.

No decorrer do ano de 2011, por recomendação do Tribunal de Contas (Relatório N.º 50/2007 – 2ª Secção – Auditoria Financeira ao Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P. – Gerência de 2005; pontos B)8, B)9 e B)10), foi efetuada uma alteração à metodologia contabilística associada ao registo e distribuição da Taxa de Segurança.

Veio o mesmo estabelecer especificamente que:

- a totalidade da receita liquidada e proveniente de Taxa de Segurança seja levada, na contabilidade patrimonial, a proveitos e ganhos. Posteriormente, aquando da sua distribuição, deverão ser efetuados os respetivos lançamentos em custos;
- se altere os procedimentos de contabilização patrimonial da liquidação de receita de Taxa de Segurança e da liquidação da despesa relativa à distribuição daquela receita pelos beneficiários, nomeadamente, com a devida separação entre as duas liquidações;
- a subconta 2683 – Credores Taxa de Segurança seja objeto das regularizações necessárias no fecho do exercício e antes da alteração dos procedimentos contabilísticos referidos.

Previamente ao encerramento de contas do exercício de 2011 foi realizada, já no decorrer de 2012, uma reunião com o Tribunal de Contas visando a operacionalização da alteração em apreço, na sequência da qual, sem prejuízo da contabilização supra,

foi acordado que o INAC, I.P. efetuará a especialização de custos por conta das verbas efetivamente cobradas.

A alteração introduzida teve como objetivo refletir os custos relativos à cobrança já realizada e ainda não entregue às entidades beneficiárias da Taxa de Segurança.

8.2.2 - Valores comparativos: Não foram alteradas políticas nem procedimentos contabilísticos que possam afetar a comparabilidade das demonstrações financeiras apresentadas.

8.2.3 - O critério utilizado na valorimetria das rubricas do Balanço e da Demonstração de Resultados foi o do custo histórico.

As amortizações do exercício foram calculadas pelo método das quotas constantes com base nas taxas previstas no CIBE - Cadastro e Inventário dos Bens do Estado, aprovado pela Portaria n.º 671/2000 - 2ª Série, publicada no Diário da República n.º 91, de 17 de abril de 2000.

O cálculo das provisões, para créditos de cobrança duvidosa, no seguimento do efetuado nas anteriores gerências, teve como base o disposto no artigo 28.º-B do Código do Imposto sobre Rendimento das Pessoas Coletivas, procedimento que se tem revelado apropriado à situação desta Autoridade.

8.2.7 - Os movimentos ocorridos nas contas do ativo imobilizado constantes do Balanço e nas respetivas amortizações são os que constam dos Quadros II - Ativo Bruto e III - Amortizações:

Quadro II ABDR - Ativo Bruto

Rubricas	Saldo inicial	Reavaliações e ajustamentos	Aumentos	Alienações	Transferências e abates	Saldo final
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)=(1)+(2)+(3)-(4)-(5)
Bens de domínio público						
Terrenos e recursos naturais	748.196,85 €					748.196,85 €
Edifícios	2.001.076,32 €				4.368,65 €	1.996.707,67 €
Outras construções e infraestruturas						
Outros bens de domínio público						
	2.749.273,17 €		0,00 €		4.368,65 €	2.744.904,52 €
Imobilizações incorpóreas						
Despesas de instalação						0,00 €
Despesas de investigação e de desenvolvimento						0,00 €
Propriedade industrial e outros direitos						0,00 €
Imobilizações em curso de imobilizações incorpóreas						0,00 €
	0,00 €		0,00 €		0,00 €	0,00 €
Imobilizações corpóreas						
Terrenos e recursos naturais	0,00 €					0,00 €
Edifícios e outras construções	2.888.956,09 €					2.888.956,09 €
Equipamento básico	622.948,46 €		379,23 €		3.353,62 €	619.974,07 €
Equipamento de transporte	0,00 €					0,00 €
Ferramentas e utensílios	3.692,01 €					3.692,01 €
Equipamento administrativo	5.238.907,66 €		187.093,82 €		1.791.165,49 €	3.634.835,99 €
Outras imobilizações corpóreas	393.417,93 €				6.110,41 €	387.307,52 €
Imobilizações em curso de imobilizações corpóreas	24.927,55 €					24.927,55 €
	9.172.849,70 €	0,00 €	187.473,05 €	0,00 €	1.800.629,52 €	7.559.693,23 €
Total	11.922.122,87 €	0,00 €	187.473,05 €	0,00 €	1.804.998,17 €	10.304.597,75 €

Tendo presente a consulta efetuada às diversas Unidades Orgânicas responsáveis por projetos de investimento, com o intuito de se proceder à regularização do imobilizado em curso, no decurso deste ano, foi obtida a informação que os projetos se mantêm na mesma situação.

O imobilizado em curso apresentado no Quadro II respeita a projetos de obras programadas em anos anteriores para os Edifícios sitos no aeroporto, que não foram ainda totalmente executados.

Decorrente do acima exposto, encontra-se registado na Conta 44 – Imobilizado em curso o valor de 24.927,55 €.

Quadro III ABDR – Amortizações

Rubricas	Saldo inicial	Reforço	Regularizações	Saldo final
	(1)	(2)	(3)	(4) = (1)+(2)+(3)
De bens de domínio público				
Terrenos e recursos naturais	0,00 €			0,00 €
Edifícios	686.080,79 €	39.823,22 €	1.076,04 €	724.827,97 €
Outras construções e infraestruturas	0,00 €			0,00 €
Outros bens de domínio público	0,00 €			0,00 €
	686.080,79 €	39.823,22 €	1.076,04 €	724.827,97 €
De imobilizações incorpóreas				
Despesas de instalação				0,00 €
Despesas de investigação e de desenvolvimento				0,00 €
Propriedade industrial e outros direitos				0,00 €
	0,00 €	0,00 €	0,00 €	0,00 €
De imobilizações corpóreas				
Terrenos e recursos naturais	0,00 €			0,00 €
Edifícios e outras construções	406.058,77 €	36.151,96 €	0,00 €	442.210,73 €
Equipamento básico	620.185,53 €	989,76 €	3.353,62 €	617.821,67 €
Equipamento de transporte	0,00 €			0,00 €
Ferramentas e utensílios	3.281,18 €	139,62 €		3.420,80 €
Equipamento administrativo	4.613.780,66 €	226.051,59 €	1.791.165,49 €	3.048.666,76 €
Outras imobilizações corpóreas	327.974,41 €	3.056,37 €	6.110,41 €	324.920,37 €
	5.971.280,55 €	266.389,30 €	1.800.629,52 €	4.437.040,33 €
Total	6.657.361,34 €	306.212,52 €	1.801.705,56 €	5.161.868,30 €

8.2.8 – Em consequência da renovação gradual do parque informático da ANAC existem diversos equipamentos, num total de 693, nomeadamente computadores, impressoras, faxes entre outros, que se tornaram obsoletos, encontrando-se assim desajustados às necessidades desta Autoridade.

São bens que se encontram totalmente amortizados, já cumpriram em termos de vida útil o objetivo a que se propunham e cujo valor patrimonial é nulo. No entanto alguns destes equipamentos encontram-se ainda em condições de utilização por terceiros, podendo contribuir para colmatar necessidades em instituições carenciadas.

A alienação do equipamento informático foi autorizada pelo Conselho de Administração da ANAC, considerando o estipulado no n.º 1 artigo 38.º, do Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, (Regime orçamental e financeiro) dos estatutos da ANAC:

“A gestão patrimonial e financeira da ANAC rege-se pelo disposto nos estatutos, na lei-quadro das entidades reguladoras e, supletivamente, pelo regime jurídico aplicável às entidades públicas empresariais”

e ainda de acordo com o n.º 2 do mesmo artigo:

“(...) a gestão patrimonial e financeira da ANAC rege-se segundo princípios de direito privado, não lhe sendo aplicáveis as regras da contabilidade pública e o regime dos fundos e serviços autónomos (...)”

Bem como o estatuído no artigo 35º da Lei nº 67/2013 de 28 de agosto (Lei-quadro das entidades reguladoras - LQER):

“1 - “O património próprio das entidades reguladoras é constituído pelos bens, direitos e obrigações de conteúdo económico, afetos pelo Estado ou adquiridos pelas entidades reguladoras.

2 - As entidades reguladoras regem-se pelos regimes jurídicos do património imobiliário público, dos bens móveis do Estado e do parque de veículos do Estado, relativamente aos bens que lhe tenham sido afetos pelo Estado, e pelo direito privado em relação aos demais bens.”

Considerando ainda que de acordo com a alínea d) do n.º 2 do artigo 21.º da LQER, é ao Conselho de Administração, que compete no domínio da gestão financeira e patrimonial, a gestão do património, procedeu-se à alienação dos equipamentos informáticos referidos, a título gratuito, à “Entrajuda – Associação para o apoio a Instituições de Solidariedade Social”.

A Entrajuda é uma instituição particular de solidariedade social que tem como objetivo apoiar outras instituições, a mesma efetua um diagnóstico dos problemas e carências das instituições, faz a recolha e tratamento dos bens e procede à respetiva distribuição de acordo com as prioridades e necessidades de cada uma.

Neste sentido, foi refletido no ativo imobilizado do ano de 2017 um abate cujo valor patrimonial registado ascende a 518 m€, conforme apostado na Coluna (3) do Quadro III.

Atento o mesmo princípio de obsolescência, foi realizada durante a gerência de 2017, por parte das Unidades Orgânicas responsáveis pela sua gestão, uma análise ao software e ao mobiliário registados no património com o intuito de aferir quais destes se encontram desajustados às necessidades desta Autoridade.

Assim, na sequência da análise efetuada pelo Gabinete de Sistemas de Informação e Comunicação desta Autoridade, o Conselho de Administração, atentos os mesmos princípios legais, autorizou o abate de 158 bens, cujo valor patrimonial registado ascendia a 1,3 M€, igualmente refletido na Coluna (3) do Quadro III.

De igual forma, na decorrência da análise realizada pelo Departamento de Recursos Patrimoniais e Documentais, o Conselho de Administração autorizou o abate, por destruição, de 103 bens, cujo valor patrimonial registado ascendia a 11 m€, valor também refletido na Coluna (3) do Quadro III.

No ano de 2017 foi definitivamente esclarecida junto do Município da Covilhã e da respetiva Repartição de Finanças a situação dos dois imóveis urbanos aí localizados que se encontravam adstritos a esta Autoridade e registados no seu património.

De facto, os prédios situavam-se dentro do perímetro do Aeródromo, tendo sido completamente demolidos e integrados aquando da construção da nova pista do Aeródromo Municipal da Covilhã.

Nestes termos, os imóveis apostos no Quadro IV são propriedade do Município da Covilhã, transitando diretamente do património desta Autoridade para o património municipal, sem necessidade de mais formalidades, por força das disposições conjugadas dos artigos 11.º e 18.º da Lei n.º 159/99, de 14 de setembro. Neste sentido, foi refletido no ativo imobilizado do ano de 2017 um abate cujo valor patrimonial registado ascende a 4.368,65 €, conforme Quadro IV, refletido na Coluna (5) do Quadro II e na Coluna (3) do Quadro III:

Quadro IV - Abates

NÚMERO DE INVENTÁRIO	IMÓVEL (IDENTIFICAÇÃO)	LOCALIZAÇÃO	ARTIGO DA MATRIZ	ÁREA ÚTIL DAS INSTALAÇÕES EM M2	VALOR DE AQUISIÇÃO	DEPRECIACÃO	MENOS VALIA
6933	PREDIO URBANO	CAMPO DE AVIACAO - SAO PEDRO - COVILHA	657	94	2.042,19 €	502,94 €	1.539,25 €
6938	PREDIO URBANO	QUINTA DA GRILA - SAO PEDRO - COVILHA	653	69	2.326,46 €	573,10 €	1.753,36 €
TOTAL					4.368,65 €	1.076,04 €	3.292,61 €

Em suma, no decurso da gerência de 2017, foram abatidos ao património da ANAC um total de 956 bens, que incluem equipamento informático, *software*, algum mobiliário e 2 imóveis urbanos da Covilhã, no valor total de 1,8 M€.

8.2.15 - No Quadro V encontra-se refletido o bem de domínio público que, tendo por base a alínea g), do n.º 1, do artigo 36º, da Portaria n.º 671/2000, de 17 de abril, não é objeto de amortização:

Quadro V ABDR - Bens Não Amortizáveis

NÚMERO DE INVENTÁRIO	IMÓVEL (IDENTIFICAÇÃO)	LOCALIZAÇÃO	ARTIGO DA MATRIZ	REGIME PERDIAL	OCUPAÇÃO	ÁREA ÚTIL DAS INSTALAÇÕES	VALOR DE AQUISIÇÃO
6931	PREDIO RUSTICO	GRANJA DE ALPRIATE	179;40;36	FOLHAS 25 DO LIVRO 1	TOTAL	12572 m2	748.196,85€
TOTAL							748.196,85 €

8.2.23 - O valor global das dívidas de cobrança duvidosa incluídas nas rubricas de Dívidas de Terceiros do Balanço, tendo presente a mora da dívida, apresenta o seguinte detalhe:

Quadro VI ABDR - Dívidas de Cobrança Duvidosa

218 - Clientes, Contribuintes e Utentes de Cobrança Duvidosa	
2181 - Taxa de Segurança	1.093.187,77 €
2182 - Outras Taxas	1.262.194,73 €
Total	2.355.382,50 €

Este valor representa, em termos globais, um decréscimo de 670 m€ face ao ano anterior, dos quais 107 m€ relativos a outras taxas, e 563 m€ relativos a Clientes de Taxa de Segurança.

A redução verificada decorre fundamentalmente dos mecanismos de controlo da dívida colocados em prática no decurso da gerência de 2017, entre outros:

- a. Procedimento de Controlo de Crédito;
- b. Comunicação mensal da Dívida Vincenda e Vencida;
- c. Procedimento de instrução de processos de contraordenação por incumprimento do pagamento atempado das taxas de segurança, com a consequente tramitação para o Gabinete Jurídico.

Tal como em anos anteriores, manteve-se em 2017 o procedimento de comunicação da dívida existente à Autoridade Tributária (AT), com o fim de se proceder à sua cobrança coerciva.

Relativamente ao supradito importa realçar a existência de um Protocolo celebrado entre a ANAC e a AT, a 03 de julho de 2017, com o intuito de reforçar e agilizar a tramitação destes processos entre as duas Autoridades.

8.2.29 - A conta 268 - Outros Devedores, apresenta a 31/12/2017 um saldo de 37 m€ na sequência de um processo intentado no Tribunal de Trabalho por um ex-dirigentes da ANAC, correspondente ao ressarcimento do Suplemento de Isenção de Horário de Trabalho, sobre o qual foi prestada caução aos balcões do IGCP, EPE, à ordem daquele Tribunal.

Em 27/11/2017 foi a ANAC notificada do Acórdão do Tribunal da Relação de Lisboa que considerou o recurso interposto pela ANAC procedente e provado e a absolveu do pagamento do subsídio de isenção de horário de trabalho. Deste Acórdão não foi interposto recurso para o Supremo Tribunal de Justiça, pelo que o mesmo transitou em julgado.

Nestes termos é expectável que a regularização deste valor ocorra na gerência de 2018.

8.2.31 - O desdobramento das contas de Provisões Acumuladas e explicitação dos movimentos ocorridos no exercício consta do Quadro VII:

Quadro VII ABDR - Provisões Acumuladas

CÓDIGO DAS CONTAS	Saldo inicial	SALDO INICIAL	AUMENTO	REDUÇÃO	SALDO FINAL
2.9.1	Para cobranças duvidosas	2.788.115,20 €		464.867,48 €	2.323.247,72 €
2.9.2	Para riscos e encargos	2.457.137,70 €	69.314,45 €	672.480,75 €	1.853.971,40 €
	Total	5.245.252,90 €	69.314,45 €	1.137.348,23 €	4.177.219,12 €

A redução de provisões para cobrança duvidosa advém dos mecanismos de controlo de crédito utilizados por esta Autoridade durante 2017, conforme supramencionado.



De salientar que, conforme anteriormente referido, o cálculo das provisões, para créditos de cobrança duvidosa, teve como base o disposto no artigo 28.º-B do Código do Imposto sobre Rendimento das Pessoas Coletivas.

As alterações produzidas na Conta 292 – Provisões para riscos e encargos resultam de:

- a. Três processos intentados no Tribunal de Trabalho por dirigentes e ex-dirigentes desta Autoridade, correspondentes ao ressarcimento do Suplemento de Isenção de Horário de Trabalho, que transitaram em julgado, com ganho de causa para a ANAC (redução de 205 m€);
- b. Regularização da provisão inicialmente registada, relativamente a processos que não chegaram a ser intentados no Tribunal de Trabalho por 8 dirigentes e ex-dirigentes da ANAC, correspondentes ao ressarcimento do Suplemento de Isenção de Horário de Trabalho (redução de 468 m€);
- c. O aumento registado advém de uma Ação Administrativa intentada em Tribunal por um prestador de serviço que celebrou contrato com esta Autoridade, através da qual solicita o reconhecimento de contrato de trabalho e declaração de despedimento ilícito (80 m€).

Relativamente a esta Ação, não dispomos de elementos que permitam concluir sobre o provável desfecho do processo.

8.2.32 – A classe 5 – Fundo Patrimonial é constituída essencialmente pelo valor do património inicial, pelos resultados transitados e pelo resultado líquido do exercício.

A conta 2745 - Subsídios para investimentos, inclui os subsídios associados aos ativos que deverão ser movimentados numa base sistemática para Proveitos e ganhos à medida que forem contabilizadas as amortizações do imobilizado a que respeitem, ou, não tendo por base ativos amortizáveis, a contabilização far-se-á na conta 575 - Subsídios.

Nestes termos, a movimentação registada no exercício de 2017 nos Fundos Próprios compreende o registo do valor relativo à aplicação do Resultado Líquido de 2016 na conta Resultados Transitados (8,2 M€), e do resultado do próprio exercício de 2017 no valor de 10,4 M€.

Resultante desses movimentos os Fundos Próprios desta Autoridade passaram de 43,8 M€ registados na conta de gerência de 2016 para 54,2 M€ em 31/12/2017.

8.2.33 – Encontram-se registados na conta 61 – Custo das Mercadorias Vendidas e das Matérias Consumidas 29 m€, conforme Quadro infra:

Quadro VIII ABDR – Custo das Merc. Vendidas e das Mat. Consumidas

Código das contas	Movimentos	Mercadorias	Matérias-primas, subsidiárias e de consumo
32/ 36	Existências iniciais		38.329,64 €
31	Compras		20.832,17 €
38	Regularização de existências		
32/ 36/ 272	Existências finais		30.147,08 €
61	Custos do exercício		29.014,73 €

No final da gerência, no âmbito da inscrição dos movimentos de regularização, com o intuito de refletir no Balanço uma imagem apropriada das contas desta Autoridade, o saldo existente na conta 36 – Matérias-primas, subsidiárias e de Consumo foi regularizado por contrapartida da conta 272 – Custos Diferidos, procedimento idêntico ao realizado na gerência anterior.

8.2.37 – A demonstração dos resultados financeiros é a apresentada no Quadro seguinte:

Quadro IX ABDR – Resultados Financeiros

Custos e Perdas	Exercícios		Proveitos e Ganhos	Exercícios	
	2017	2016		2017	2016
681 - Juros suportados			781 - Juros Obtidos	27.074,86 €	43.152,11 €
685 - Diferenças de Câmbio Desfavorável			785 - Diferenças de Câmbio Favorável		
686 - Desc. pronto pagamento concedidos			786 - Desc. Pronto Pagamento Obtidos		
688 - O.Custos e Perdas Financeiras	4.255,70 €	4.711,21 €	788 - O.Proveitos e Ganhos Financeiros		
82 - Resultados Financeiros	22.819,16 €	38.440,90 €			
	27.074,86 €	43.152,11 €		27.074,86 €	43.152,11 €

O cumprimento do Princípio de Unidade de Tesouraria pela ANAC tem como consequência um aumento dos custos financeiros atenta a obrigatoriedade de estabelecer um acordo, via IGCP, EPE, com o Novo Banco para utilização do Terminal de Pagamento Automático existente na Tesouraria desta Autoridade.

Efetivamente, ao contrário do contrato anterior, com outra entidade bancária, que não comportava qualquer custo para esta Autoridade, atualmente os custos suportados representam 63% do total dos custo e perdas financeiros em 2017.

8.2.38 – A demonstração dos resultados extraordinários é a que consta do Quadro X:

Quadro X ABDR – Resultados Extraordinários

Custos e Perdas	Exercícios		Proveitos e Ganhos	Exercícios	
	2017	2016		2017	2016
691 - Transferências de capital concedidas			791 - Restituição de Impostos		
692 - Dívidas Incobráveis			792 - Recuperação de Dívidas		
694 - Perdas em Imobilizações		3.174,90 €	794 - Ganhos em Imobilizações		
695 - Multas e penalidades			795 - Benefícios Penalidades Contratuais		
696 - Aumentos de Amortizações e Provisões			796 - Reduções de Amortizações e Provisões	1.137.348,23 €	986.277,53 €
697 - Correções Rel.Exercícios Anteriores	192.548,46 €	77.033,67 €	797 - Correções Relativas Exer.Anteriores	1.500,97 €	2.051,14 €
698 - Out.Custos e Perdas Extraordinárias			798 - Out.Proveitos e Ganhos Extraordin.	59.174,59 €	59.498,48 €
82 - Resultados Extraordinários	1.005.475,33 €	967.618,58 €			
	1.198.023,79 €	1.047.827,15 €		1.198.023,79 €	1.047.827,15 €

8.2.39 – Para melhor interpretação das demonstrações financeiras, deve ainda ter-se em consideração os seguintes pontos:

1. Seguindo a Orientação – Norma interpretativa n.º 2/2001 – Movimentação da conta 25 – Devedores e credores pela execução do orçamento do POCP, as dívidas de e a terceiros não transitaram para a conta 25 – Devedores e credores pela execução do orçamento ficando registadas nas contas originárias.
2. A ausência de resposta ao pedido de aplicação do saldo de gerência de 2016, que impossibilitou a entrega das verbas relativas a Taxa de Segurança arrecadadas em anos anteriores (11,6 M€), tem um impacto significativo na interpretação das demonstrações financeiras desta Autoridade.
3. De igual forma, a impossibilidade de entregar às Entidades Beneficiárias da Taxa de Segurança o montante arrecadado no 4.º Trimestre de 2017 (12,6 M€), decorrente da falta de dotação orçamental provocada pelos cativos registados no orçamento de funcionamento aprovado para a gerência de 2017, no estrito cumprimento da Lei do Orçamento de Estado, produz igualmente um impacto significativo na interpretação das demonstrações financeiras.
4. O saldo das Disponibilidades (70,6 M€), resulta de valores existentes em Caixa e Fundo de Maneio, adicionados da totalidade dos saldos das contas bancárias no IGCP, EPE, decorrente do cumprimento do Princípio de Unidade de Tesouraria que levou ao encerramento das contas existentes em outras Instituições Bancárias a 31/12/2014.
O valor em saldo é claramente influenciado pelo referido nos dois pontos anteriores.
5. O saldo da Conta 21 – Clientes, comparativamente a 2016, apresenta uma variação positiva de 118 m€. Tal decorre do crescimento registado na faturação em 2017, a que corresponde um aumento de 324 m€ de dívidas de curto prazo, e da recuperação de dívidas de médio e longo prazo, assegurada pelos mecanismos de recuperação e validação da dívida, que refletem uma diminuição de 671 m€ de Clientes em cobrança duvidosa, 206 m€ em termos líquidos, quando deduzidas as respetivas provisões.
6. O saldo da Conta 24 – Estado e Outros Entes Públicos, no valor total de 8.052,22 € respeita a:
 - a. 202,68 € de IRS retido, na sequência de uma prestação de serviços em dezembro de 2017;
 - b. 140,82 € de IVA liquidado no 4.º Trimestre de 2017;
 - c. 7.708,72 € de contribuições para a Caixa Geral de Aposentações.
7. O valor enunciado no ponto anterior, relativo à CGA, decorre da implementação da plataforma eletrónica desta Entidade para registo de remunerações que, por vezes, leva a que o processamento de valores retroativos não seja coincidente com os valores apurados pelo programa de vencimentos da ANAC.
De referir que foram diligenciados contactos sobre este assunto com a CGA, não tendo, no entanto, sido obtida uma resposta esclarecedora.

8. O saldo da conta Outros Devedores, conforme anteriormente referido, reflete uma caução prestada no âmbito de um processo intentado no Tribunal de Trabalho por um ex-dirigente do INAC, I.P. (37 m€).
9. O valor da conta Outros Credores engloba uma retenção efetuada à transferência anual para a Autoridade da Concorrência (24 m€), em cumprimento do disposto no Decreto-Lei n.º 72-A/2010, de 18 de junho, que, por sucessivamente não ser aprovada a aplicação dos saldos de gerência, tem transitado de gerência desde então.
10. A 31/12/2017 foram registados acréscimos e diferimentos. A saber:
 - 10.1 Relativamente à Conta 271 – Acréscimos de proveitos foram registados os proveitos respeitantes a 2017 mas que apenas serão liquidados em 2018, nomeadamente a Taxa de Segurança e Outras Taxas nos montantes de 3.875.658,68 € e 15.753,51 € respetivamente (para uma melhor leitura ver o balancete analítico da geral relativo ao período de regularizações).

Foi ainda inscrito o acréscimo relativo à Taxa de Navegação Aérea em Rota, a ressarcir pela NAV. EPE, no montante de 1.132.000,00 €.
 - 10.2 A Conta 272 – Custos diferidos, evidencia o valor relativo à quota-parte dos custos que deverão ser reconhecidos nos exercícios seguintes, entre outros, contratos de assistência técnica, assinaturas de publicações, licenciamentos de *software* e *stocks*.
 - 10.3 O saldo de 25,5 M€ da Conta 273 – Acréscimos de custos reflete os seguintes encargos:
 - a. 1,1 M€ - Remuneração a liquidar no ano seguinte cujos custos reportam ao presente exercício, nomeadamente o subsídio e o mês de férias;
 - b. 106 m€ - Transferência a efetuar para a Autoridade da Concorrência, de acordo com a alínea c) do art.º 1.º da Portaria n.º 57/2014, publicada no Diário da República, 1ª série – n.º 47 – 7 de março de 2014, dos Ministérios das Finanças, da Economia e do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia, que determina que a ANAC deverá proceder à transferência de 6,25% das receitas cobradas no último exercício em que tenha contas fechadas;
 - c. 12,6 M€ - Taxa de Segurança arrecadada no 4.º Trimestre de 2017 que não foi possível entregar às Entidades Beneficiárias desta taxa (PSP, SEF e GNR), decorrente da aplicação dos cativos registados no orçamento de funcionamento da ANAC, no estrito cumprimento da Lei do Orçamento de Estado;
 - d. Decorrente da alteração da metodologia de contabilização da Taxa de Segurança em anos anteriores, efetuou-se a especialização do custo relativo a verbas arrecadadas e que ainda se encontram por distribuir:

- i. 6 M€ - Reserva de 20% efetuada no cumprimento do Decreto-Lei de Execução Orçamental de 2010 (Decreto-Lei n.º 72-A/2010, de 18 de junho);
 - ii. 5,6 M€ - Receita arrecadada no último trimestre de 2013, a distribuir às Entidades Gestoras Aeroportuárias no decurso da gerência de 2014, que não foi distribuído em 2016 devido à impossibilidade de integrar o saldo de gerência de 2015.
- e. 24 m€ - Consumos e outros fornecimentos e serviços que as faturas datam de 2017 mas que concorrem para o apuramento de resultados deste exercício, designadamente eletricidade, comunicações, e outros trabalhos especializados.

De referir que durante a gerência de 2017, decorrente do pedido de integração do saldo de gerência de 2016 formulado pela ANAC, foi autorizada a entrega ao Ministério das Finanças do montante relativo à reversão da percentagem de 60% para o Estado das contraordenações cobradas nas gerências anteriores, no cumprimento do disposto no artigo 32.º do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, valor que não havia sido ainda distribuído devido ao sucessivo indeferimento da aplicação dos saldos de gerência.

10.4 O saldo da Conta 274 - Proveitos diferidos evidencia os subsídios ao investimento resultantes de transferências do Orçamento do Estado, cujo valor líquido ainda por realizar ascende a 3,2 M€. Conforme anteriormente referido, tal quantia é considerada como proveito efetivo em conformidade com a vida útil definida para os ativos objeto desses subsídios.

11. O saldo da Conta 29 - Provisões, reflete os seguintes encargos:

11.1 O saldo da Conta 291 - Provisões para Cobranças Duvidosas, no valor de 2,3 M€, apresenta uma redução de cerca de 465 m€, resultante de uma recuperação da dívida de anos anteriores pelos motivos anteriormente expostos.

11.2 O saldo da Conta 292 - Provisões para Riscos e Encargos no montante de 1,9 M€, apresenta uma redução de 603 m€. Este valor resulta na sua essência da conjugação da redução da provisão relativa a processos relacionados com a Isenção de Horário de Trabalho (673 m€) e de uma Ação Administrativa intentada em Tribunal por um prestador de serviço que celebrou contrato com esta Autoridade, através da qual solicita o reconhecimento de contrato de trabalho e declaração de despedimento ilícito, conforme anteriormente referido.

12. A redução verificada na Conta 42 - Imobilizações corpóreas, no montante de 1,6 M€, é reflexo da falta de investimento verificada nesta gerência (187 m€), bem como dos abates registados (1,8 M€) e anteriormente referidos.

De igual forma esta realidade reflete-se na Conta 48 - Amortizações acumuladas.

13. Registaram-se na Conta 62 – Fornecimentos e Serviços Externos (FSE) os Honorários pagos a avançados recrutados pela ANAC (2,5 M €).

Esta contratação advém de imposições comunitárias e internacionais decorrentes de auditorias realizadas à ANAC, pela *International Civil Aviation Organization* (ICAO) e pela *European Aviation Safety Agency* (EASA), entidades que supervisionam o setor da aviação civil, e que obrigam a que esta Autoridade esteja dotada dos meios humanos necessários à prossecução da sua missão, designadamente nas áreas de certificação e supervisão, manutenção de aeronaves, aeronavegabilidade, segurança de voo, operações, navegação aérea e infraestruturas aeronáuticas.

Dos restantes custos registados como FSE, salientam-se:

- a. Os afetos a deslocações em serviço (319 m€);
 - b. Contratos de limpeza (160 m€) e vigilância e segurança das instalações (136 m€);
 - c. Rendas e alugueres, assistência técnica e licenciamento temporário de *software* que totalizam 334 m€.
14. O saldo da Conta 63 – Transferência Correntes Concedidas, no valor de 42,7 M€, reflete os custos relativos a:
- a. 29 M€ - Distribuição dos montantes de Taxa de Segurança cobrados na gerência e afetos às Entidades Beneficiárias;
 - b. 12,6 M€ - Verba de Taxa de Segurança arrecadada no 4.º Trimestre de 2017 que se encontra por entregar às Entidades Beneficiárias, pelos motivos supra expostos, sobre a qual foi registada a competente especialização;
 - c. 106 m€ - Especialização da verba a entregar à Autoridade da Concorrência na gerência de 2018, relativa a 6,25% do montante das taxas cobradas pela ANAC no exercício de 2016;
 - d. 552 m€ - comparticipação dos custos incorridos para garantir, no decurso do ano de 2017, as condições de segurança nos aeródromos que suportam a rota entre Bragança e Portimão, onde foram impostas obrigações de serviço público no âmbito do transporte aéreo, conforme Despacho n.º 1184/2017 de S.Exa. o Secretário de Estado do Orçamento, de 30/11/2017;
 - e. 332 m€ - Quotizações suportadas pela ANAC em representação do Estado Português, junto das entidades que regulam/ supervisionam o setor da aviação civil (ICAO), e outras correlacionadas (ABIS *Group* e ECAC-CEAC).
15. A conta 64 – Custos com o Pessoal, reflete as remunerações dos membros do Conselho de Administração da ANAC e restantes trabalhadores.



Em outubro de 2015, nos termos do artigo 25.º da LQER, a Comissão de Vencimentos nomeada para a ANAC, responsável por fixar o vencimento e o abono mensal para despesas de representação deliberou por unanimidade fixar os vencimentos mensais em 12.400,00 €, 11.160,00 € e 9.920,00 € para os cargos de Presidente, Vice-Presidente e Vogal do Conselho de Administração da ANAC, respetivamente, e o abono de despesas de representação em 40 % do valor do respetivo vencimento mensal.

O Quadro XI, detalha os valores líquidos auferidos pelos membros do Conselho de Administração da ANAC.

Quadro XI ABDR – Remuneração Líquida Auferida

Nome	Cargo	Valor	Período
Luís Miguel Silva Ribeiro	Presidente CA	97.805,94 €	01 de janeiro a 31 de dezembro de 2017
Carlos Alberto S. Carvalho Salgado	Vice-Presidente CA	93.310,31 €	01 de janeiro a 31 de dezembro de 2017
Tânia Sarmento da Silva Reis Cardoso Simões	Vogal CA	79.659,42 €	01 de janeiro a 31 de dezembro de 2017

O crescimento de 2,2 M€ em custos com o pessoal relativamente a 2016 é consequência da aprovação, em maio de 2017, do Regulamento de Organização, Prestação e Disciplina do Trabalho, de Carreiras e Retributivo da ANAC.

16. Na conta 65 – Outros Custos e Perdas Operacionais foram inscritos os montantes relativos à reversão da percentagem de 60% para o Estado e 10 % para as entidades participantes das contraordenações cobradas em 2016, no cumprimento do disposto no art.º 32.º do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de janeiro, no total de 86 m€.
17. Foram registados na Conta 69 – Custos Extraordinários, um total de 193 m€ relativos a Notas de Crédito emitidas maioritariamente para regularização de faturas de anos anteriores de empresas cujo processo de falência findou em 2017.
18. Na Conta 74 – Transferências e Subsídios Correntes foi registado o valor afeto à Taxa de Navegação Aérea em Rota a faturar em 2018 (1,1 M€).
19. Na Conta 78 – Proveitos Financeiros, foram registados os juros de mora auferidos no valor de 27 m€.
20. Reconheceram-se nesta gerência Proveitos Extraordinários no montante de 1,2 M€, maioritariamente relacionados com a redução de provisões efetuadas, no montante de 1,1 M€.

Do restante valor, 58.868,69 € correspondem a subsídios ao investimento imputados em função da taxa de amortização aplicável aos investimentos dos bens que foram financiados com Orçamento do Estado.



Autoridade Nacional da Aviação Civil

7.3. DECLARAÇÃO DE RESPONSABILIDADE



Autoridade Nacional da Aviação Civil
Portuguese Civil Aviation Authority

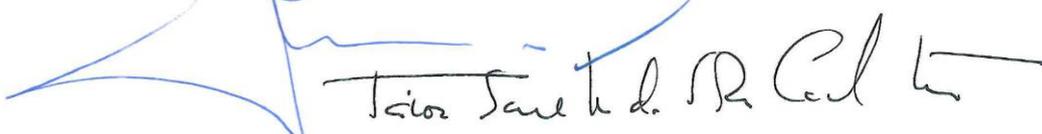
DECLARAÇÃO DE RESPONSABILIDADE

No âmbito do processo de prestação de contas da gerência de 2017 da AUTORIDADE NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL declaramos, sob compromisso de honra, enquanto titulares de órgãos responsáveis pela elaboração, aprovação e remessa das contas (consolidadas) ao Tribunal de Contas, que adotámos, fizemos aprovar e executar de forma continuada os princípios, normas e procedimentos contabilísticos e de controlo interno a que estamos vinculados por imperativo legal ou contratual e que garantem e asseguram, segundo o nosso conhecimento, a veracidade e sinceridade das respetivas demonstrações financeiras e a integralidade, legalidade e regularidade das transações subjacentes, pelas quais assumimos a responsabilidade de que, designadamente:

- a) não contêm erros ou omissões materialmente relevantes quanto à execução orçamental e de contabilidade de compromissos, à gestão financeira e patrimonial e, bem assim, ao registo de todas as operações e transações que relevem para o cálculo do défice e da dívida pública atendendo, nos termos aplicáveis, ao direito europeu da consolidação orçamental;
- b) identificam completamente as partes em relação de dependência e registam os respetivos saldos e transações;
- c) não omitem acordos quanto a instrumentos de financiamento direto ou indireto;
- d) evidenciam com rigor e de forma adequada a dimensão, extensão e relevação contabilística dos passivos efetivos ou contingentes, designadamente os compromissos decorrentes de benefícios concedidos ao pessoal e aos membros dos órgãos sociais, bem como as responsabilidades decorrentes de litígios judiciais ou extrajudiciais;
- e) incluem os saldos de todas as contas bancárias no IGCP, EPE e/ou noutras instituições financeiras;

- f) evidenciam que foram respeitadas as normas da contratação pública aplicáveis e cumpridos pontual e tempestivamente todos os acordos e contratos com terceiros;
- g) evidenciam que foram respeitadas as normas dos regimes de vinculação, de carreiras e de remunerações dos trabalhadores que exercem funções públicas e do código do trabalho bem como observaram as incompatibilidades e limitações previstas aí, no estatuto de aposentação, no código contributivo da segurança social e em estatutos específicos, designadamente de carreiras especiais;
- h) foram publicitadas de acordo com as disposições legais e comunicadas às entidades competentes.

Os responsáveis subscritores:

Os responsáveis que condicionam a subscrição, total ou parcialmente, nos termos e pelas razões constantes das declarações juntas:

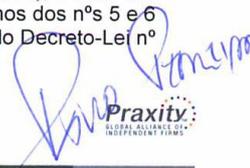
7.4. PARECER DO FISCAL ÚNICO



AUTORIDADE NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
PARECER DO FISCAL ÚNICO
EXERCÍCIO DE 2017

PARECER DO FISCAL ÚNICO

1. Em cumprimento do disposto na alínea c) do artigo 22º do Decreto-Lei nº 40/2015, de 16 de março, temos o prazer de apresentar o nosso Parecer sobre os documentos de prestação de contas da Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC), apresentados pelo Conselho de Administração relativamente ao período findo em 31 de dezembro de 2017.
2. Acompanhamos regularmente a atividade desenvolvida no ano de 2017 através da leitura das atas das reuniões do Conselho de Administração, de contactos com os membros deste órgão e com os Serviços e do desenvolvimento dos procedimentos julgados necessários com vista à verificação da boa execução da contabilidade e do cumprimento das disposições aplicáveis em matéria orçamental, contabilística e de tesouraria.
3. Em matéria orçamental analisámos as alterações efetuadas ao orçamento inicial e a respetiva execução, constatando-se que a receita realizada no exercício corresponde a 88,97% do orçamento corrigido. De notar que o grau de execução verificado está influenciado pelo facto de a receita prevista englobar 12.313.132 EUR de Taxas relativas a regulação económica, sendo que nenhum valor foi realizado. De notar, igualmente, no que se refere à despesa, que o valor indicado na rubrica 04 – Transferências correntes respeita maioritariamente à distribuição da taxa de segurança cobrada nos 3 primeiros trimestres de 2017, cujo valor pago às entidades beneficiárias totalizou 26.910.975 EUR. Este valor engloba uma redução de 2.132.346 EUR, efetuada no pagamento da taxa de segurança referente ao 1º trimestre de 2017, para regularização de igual quantia paga em excesso no ano de 2016. Esta regularização e o facto de não ter sido distribuído qualquer valor relativamente à receita de taxa de segurança cobrada no 4º trimestre de 2017 contribui para o grau de execução verificado na despesa, em especial na natureza Transferências correntes, a qual é no final do ano de 2017 de apenas 75,8%. O valor em causa ascende a 12.641.962 EUR e foi registado na contabilidade patrimonial na conta Acréscimos de custos.
4. Decorrente do acompanhamento efetuado emitimos Relatórios trimestrais sobre a evolução da execução orçamental. Emitimos também Parecer sobre a proposta de orçamento para o exercício de 2018 e sobre as demonstrações financeiras previsionais para esse mesmo ano.
5. Dos testes realizados aos Custos com o pessoal concluímos que a ANAC continuou a dar cumprimento às disposições que afetaram as remunerações dos seus trabalhadores. Relativamente a esta natureza da despesa verificámos que o seu grau de realização foi de 92,45%.
6. De acordo com a informação disponibilizada no site da Direção-Geral do Orçamento (em conformidade com o Decreto-Lei nº 25/2017, de 3 de março) reportada ao 4º trimestre do ano de 2017 a ANAC não consta como estando em incumprimento relativamente ao prazo médio de pagamentos estabelecido.
7. Ainda de acordo com a informação disponibilizada no site da Direção-Geral do Orçamento, a ANAC não integra, com referência a fevereiro de 2018 (última informação disponível), a lista das entidades da Administração Central que se encontram em incumprimento nos termos dos nºs 5 e 6 do artigo 7º do Decreto-Lei nº 127/2012, de 21 de junho, alterado e republicado pelo Decreto-Lei nº 99/2015, de 2 de junho.



Praxity
GROUP ALLIANCE OF
INDEPENDENT FIRMS

8. A contratação pública seguiu as regras do Código da Contratação Pública com recurso ao Sistema Nacional de Compras Públicas.

9. Analisámos igualmente os documentos de prestação de contas preparados em conformidade com o Plano Oficial de Contabilidade Pública (Balanço, Demonstração dos Resultados, Anexos às Demonstrações Financeiras, Mapas de Execução Orçamental e Demonstração dos Fluxos de Caixa), tendo concluído que os mesmos possibilitam uma adequada compreensão quer da posição financeira da ANAC em 31 de dezembro de 2017, quer do modo como se desenrolaram as atividades e se formou o resultado no período findo naquela data. Ainda assim, desejamos salientar os seguintes aspetos:

- i) O procedimento de contabilização da Taxa de Segurança decorrente das recomendações do Tribunal de Contas, e o reconhecimento dos respetivos custos inerentes à sua distribuição às entidades beneficiárias não permite o cumprimento do princípio do acréscimo (especialização dos exercícios);
- ii) No que respeita às limitações introduzidas pela Circular Série A nº 1385, de 20 de junho de 2017, nomeadamente quanto à realização de despesa da rubrica de classificação económica 01.01.07 – Pessoal em regime de tarefa ou avença, a ANAC, através do seu Ofício nº 94/DRF, de 14 de julho de 2017, dirigido ao Chefe do Gabinete de S. Exa. o Secretário de Estado do Orçamento, refere as razões que impediram o cumprimento do disposto na Circular indicada.

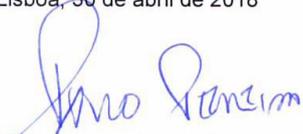
10. Elaborámos também a Certificação Legal das Contas decorrente do exame efetuado, a qual deve ser considerada como fazendo parte integrante deste Parecer. Pelo motivo referido no ponto i) do parágrafo anterior, a Certificação Legal das Contas contém uma reserva por desacordo, na qual se refere que a conta Transferências correntes concedidas e prestações sociais inclui indevidamente cerca de 2,3 milhões de EUR respeitantes a Taxa de Segurança cobrada em 2017 mas cujo proveito foi registado em períodos anteriores e não engloba cerca de 6,4 milhões de EUR, respeitantes, essencialmente, a proveitos de Taxa de Segurança contabilizados em 2017 e por cobrar.

11. Finalmente, cumpre-nos assinalar o apoio e colaboração recebidos do Conselho de Administração da ANAC e dos Serviços na disponibilização da informação e na prestação dos esclarecimentos considerados necessários ao desempenho das nossas funções de fiscalização.

12. Como consequência do trabalho efetuado, e tendo em consideração os aspetos referidos na Certificação Legal das Contas, o Fiscal Único é de PARECER que:

- i) As Contas apresentadas devem ser aprovadas;
- ii) A proposta de aplicação do resultado apresentada pelo Conselho de Administração deve ser aprovada.

Lisboa, 30 de abril de 2018



RCA – Rosa, Correia & Associados, SROC, S.A.
representada por Dr. Paulo Fernando da Silva Pereira, ROC

7.5. CERTIFICAÇÃO LEGAL DE CONTAS



AUTORIDADE NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS
EXERCÍCIO DE 2017

CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

RELATO SOBRE A AUDITORIA DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Opinião com reserva

Auditámos as demonstrações financeiras anexas da AUTORIDADE NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL (ANAC ou Entidade), que compreendem o balanço em 31 de dezembro de 2017 (que evidencia um total de 84.735.456 EUR e um total de fundos próprios de 54.211.719 EUR, incluindo um resultado líquido de 10.428.757 EUR), a demonstração de resultados, a demonstração dos fluxos de caixa e os mapas de execução orçamental, que evidenciam um total de 39.891.935 EUR de despesa paga e um total de 110.424.140 EUR de receita cobrada, relativos ao ano findo naquela data, e o anexo às demonstrações financeiras que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos da matéria referida na secção “Bases para a opinião com reserva”, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira da ANAC em 31 de dezembro de 2017, o seu desempenho financeiro, os fluxos de caixa e a execução orçamental relativos ao ano findo naquela data de acordo com o Plano Oficial de Contabilidade Pública (POCP).

Bases para a opinião com reserva

A ANAC alterou em 2011, por recomendação do Tribunal de Contas, o reconhecimento dos proveitos decorrentes da Taxa de Segurança, tendo passado a registar como proveito a totalidade do valor das guias de receita emitidas relativamente a cada período contabilístico e como custo a parte recebida nesse ano a distribuir às entidades beneficiárias da mesma. Decorrente de tal alteração, a conta Transferências correntes concedidas e prestações sociais inclui, na nossa opinião indevidamente, cerca de 2,3 milhões de EUR respeitantes a taxas recebidas em 2017, mas cujo proveito faz parte do saldo da conta Resultados transitados (cerca de 3,2 milhões de EUR em 2016). Por outro lado, existem cerca de 6,4 milhões de EUR de custos por contabilizar (5,4 milhões de EUR em 2016) respeitantes a proveitos de taxa de segurança contabilizados em 2017 e por cobrar.

A nossa auditoria foi efetuada de acordo com as Normas Internacionais de Auditoria (ISA) e demais normas e orientações técnicas e éticas da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas. As nossas responsabilidades nos termos dessas normas estão descritas na secção “Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras” abaixo. Somos independentes da Entidade nos termos da lei e cumprimos os demais requisitos éticos nos termos do código de ética da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas.

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



Praxity
GLOBAL ALLIANCE OF
INDEPENDENT FIRM

Responsabilidades do órgão de gestão pelas demonstrações financeiras

O órgão de gestão é responsável pela:

- preparação de demonstrações financeiras que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira, o desempenho financeiro, os fluxos de caixa e a execução orçamental da Entidade de acordo com o POCP;
- elaboração do relatório de atividades nos termos legais e regulamentares aplicáveis;
- criação e manutenção de um sistema de controlo interno apropriado para permitir a preparação de demonstrações financeiras isentas de distorção material devido a fraude ou erro;
- adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados nas circunstâncias; e
- avaliação da capacidade da Entidade de se manter em continuidade, divulgando, quando aplicável, as matérias que possam suscitar dúvidas significativas sobre a continuidade das atividades.

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

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

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

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



Praxity
GLOBAL ALLIANCE OF
INDEPENDENT FIRM

à data do nosso relatório. Porém acontecimentos ou condições futuras podem levar a que a Entidade descontinue as suas atividades;

- avaliamos a apresentação, estrutura e conteúdo global das demonstrações financeiras, incluindo as divulgações, e se essas demonstrações financeiras representam as transações e acontecimentos subjacentes de forma a atingir uma apresentação apropriada;
- comunicamos com os encarregados da governação, entre outros assuntos, o âmbito e o calendário planeado da auditoria, e as conclusões significativas da auditoria incluindo qualquer deficiência significativa de controlo interno identificado durante a auditoria.

A nossa responsabilidade inclui ainda a verificação da concordância da informação constante do relatório de atividades com as demonstrações financeiras.

RELATO SOBRE OUTROS REQUISITOS LEGAIS E REGULAMENTARES

Sobre o relatório de atividades

Em nossa opinião, o relatório de atividades foi preparado de acordo com as leis e regulamentos aplicáveis em vigor, a informação nele constante é concordante com as demonstrações financeiras auditadas, não tendo sido identificadas incorreções materiais.

Lisboa, 30 de abril de 2018



RCA – Rosa, Correia & Associados, SROC, S.A.
representada por Paulo Fernando da Silva Pereira, ROC



ANEXOS

SIGLAS E ABREVIATURAS

abr	abril
ACAM	<i>Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring</i> - Monitorização Contínua da Aeronavegabilidade das Aeronaves
ADQ	<i>Aeronautical Data Quality</i> - Qualidade dos Dados Aeronáuticos
ADR	<i>Airspace Data Repository</i>
AER	Departamento de Controlo de Navegabilidade
AESA	<i>Agência Estatal de Seguridad Aérea</i> - Agência Estatal de Segurança Aérea, Espanha
AFI	<i>Aviation Safety in Africa</i>
AI	Ação Internacional
AIS/SWIM	<i>Aeronautical Information Service / System Wide Information Management Team</i> - Serviço de Informação Aeronáutica / Grupo de Gestão de Sistemas Globais de Informação
AITA	Agentes de Informação de Tráfego de Aeródromo
AM	Departamento de Acesso ao Mercado
ANA, S.A.	Aeroportos de Portugal, Sociedade Anónima
ANAC	Autoridade Nacional da Aviação Civil
ANCAT	<i>Abatement of Nuisances Caused by Air Transportation</i> - Redução de Ruídos causados pelo Transporte Aéreo
ANS	<i>Air Navigation Services</i>
ANSAC	Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil
ANSP	<i>Air Navigation Services Providers</i> - Fornecedores de Serviços de Navegação Aérea
ARC	<i>Airworthiness Review Certificate</i>
Art.	Artigo
ASMR	Agentes de Serviço Móvel Restrito
AST FP	<i>Annual Summary Template Focal Point</i>
AT	Acidentes de Trabalho
AT	Áreas Transversais
ATM	<i>Air Traffic Management</i> - Gestão de Tráfego Aéreo
ATM/ANS	<i>Air Traffic Management / Air Navigation Services</i> - Gestão de Tráfego Aéreo / Serviços de Navegação Aérea
ATRP	<i>Air Transport Regulation Panel</i>
AVSEC	<i>Aviation Security</i>
BCE	Banco Central Europeu
CA	Conselho de Administração
CAACL	Comunidade das Autoridades da Aviação Civil Lusófonas
CC	Conselho Consultivo
CD	Conselho Diretivo
CDE	Cães Detetores de Explosivos; ver EDD
CE	Comissão Europeia
CEAC	Conferência Europeia da Aviação Civil; ver ECAC
CEAGP	Curso de Estudos Avançados em Gestão Pública
CELE	Comércio Europeu de Licenças de Emissão
Cf.	Confrontar
CIA	Circular(es) de Informação Aeronáutica
CMA	<i>Continuing Monitoring Approach</i>
CN	Certificado de Navegabilidade
CNFALSEC	Comissão Nacional de Facilitação e Segurança da Aviação Civil
CNSG	<i>Communications, Navigation and Surveillance Group</i>
COG	<i>Coordination Group</i>



Autoridade Nacional da Aviação Civil

CPA	Código do Procedimento Administrativo
CPLP	Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
CR	Departamento de Contencioso e Registos
CT	Contrato de Trabalho
CTA	Controladores de Tráfego Aéreo
CTFP	Contrato de Trabalho em Funções Públicas
DCM	Direção de Certificação Médica
DeCOM	Departamento de Comunicação
Dep.	Departamento
dez	dezembro
DGAC	<i>Direction Générale de l'Aviation Civile, France</i>
DGAE	Direção Geral das Atividades Económicas
DGR	Direção de Gestão de Recursos
DINAV	Direção de Infraestruturas a Navegação Aérea
DL	Decreto-Lei
DPS	<i>Data Production Specification</i>
DR	Diário da República
DRE	Direção de Regulação Económica
DSO	Direção de Segurança Operacional
d.u.	Dias úteis
EACCC	<i>European Aviation Crisis Coordination Cell</i>
EAE	Departamento de Estatística e Análise Económica
EAFDM	<i>European Authorities Coordination Group on Flight Data Monitoring</i>
EANPG	<i>European Air Navigation Planning Group</i>
EASA	<i>European Aviation Safety Agency</i> – Agência Europeia para a Segurança da Aviação
EASp	<i>European Aviation Safety Plan</i>
EAU	Emirados Árabes Unidos
ECAC	<i>European Civil Aviation Conference</i> – Conferência Europeia da Aviação Civil; ver CEAC
Eccairs	<i>European Coordination Center for Accident and Incident Reporting Systems</i> – Centro Europeu de Coordenação de Sistemas de Reporte de Acidentes e Incidentes
EDD	<i>Explosive Detection Dogs</i> ; ver CDE
EDS	<i>Explosive Detection Systems</i> – Sistemas Detetores de Explosivos
ENCMC	<i>European National Continuous Monitoring Coordinators</i>
ERP	<i>Enterprise Resource Planning</i> - Sistemas Integrados de Gestão Empresarial
ESA	<i>European Space Agency</i> – Agência Espacial Europeia
ESARR	<i>Eurocontrol Safety Regulatory Requirement</i> – Especificações Regulamentares Eurocontrol sobre Segurança
ESSG	<i>European SAFA Steering Group</i>
eTOD	<i>Electronic Terrain Obstacle Data</i>
EU	<i>European Union</i> – União Europeia; ver UE
EU ETS	<i>European Union Emissions Trading Scheme</i>
EUA	Estados Unidos da América
EUR/NAT	<i>European and North Atlantic</i>
Eurocontrol	<i>European Organization for the Safety of Air Navigation</i> – Organização Europeia para a segurança da navegação aérea
Eurostat	Gabinete de Estatísticas da União Europeia
F	Feminino
FAA	<i>Federal Aviation Administration</i>
FAB	<i>Functional Airspace Block</i> – Bloco de Espaço Aéreo Funcional



Autoridade Nacional da Aviação Civil

FAL	<i>Facilitation - Facilitação</i>
FALP	<i>Facilitation Panel</i>
FALSEC	Gabinete de Facilitação e Segurança da Aviação Civil
FSTD	<i>Flight Simulation Training Devices</i>
FTK	Tonelada-Quilómetro Transportada
FU	Fiscal Único
GABFALSEC	Gabinete de Facilitação e Segurança da Aviação Civil
GABJUR	Gabinete Jurídico
GECC	Gabinete de Estudos e Controlo de Gestão
GEE	Gabinete de Estratégia e Estudos
GNSS	<i>Global Navigation Satellite Systems - Sistema Global de Satélites de Navegação</i>
GSIC	Gabinete de Desenvolvimento Estratégico, Sistemas de Informação e Comunicações
IA	Departamento de Informação Aeronáutica
IATA	<i>International Air Transport Association - Associação Internacional de Transporte Aéreo</i>
ICAO	<i>Internacional Civil Aviation Organization - Organização da Aviação Civil Internacional; ver OACI</i>
ICVM	<i>ICAO Coordinated Validation Mission</i>
IDSG	<i>Interim Deployment Steering Group</i>
IEA	Departamento de Infraestruturas Aeronáuticas
IFR	Regras de Voo por Instrumentos
INAC, I.P.	Instituto Nacional de Aviação Civil, Instituto Público
Ind.	Indicador
INE	Instituto Nacional de Estatística
Int.	Intervenção
IOP	<i>Interoperability - Interoperabilidade</i>
ITC	<i>Inclusive Tour Charters - Viagens com tudo incluído</i>
JRC	<i>Joint Research Center</i>
LAG	<i>Liquid, Aerosols and Gels - Líquidos, Aerossóis e Géis</i>
LE	Departamento de Licenciamento de Empresas
LPF	Departamento de Licenciamento de Pessoal e Formação
LR	Departamento de Legislação e Regulamentação Jurídica
LSSIP	<i>Local Single Sky Implementation</i>
LTFP	Lei de Trabalho em Funções Públicas
M	Masculino
MAG	<i>Maintenance Annex Guide</i>
MB	<i>Management Board</i>
ME	Ministério da Economia
METG	<i>Meteorology Group</i>
MNE	Ministério dos Negócios Estrangeiros
MNP	Departamento de Manutenção e Produção
MNQ	Meta Não Quantificada
MoU	<i>Memorandum of Understanding</i>
N.A.	Não aplicável
n.d.	Não disponível
N.º	Número
NAA	<i>National Aviation Authorities - Autoridades Nacionais de Aviação</i>
NAT	<i>North Atlantic Region - Região Norte Atlântica da ICAO</i>
NAT-SOG	<i>North Atlantic Safety Oversight Group</i>



Autoridade Nacional da Aviação Civil

NAV	Departamento de Navegação Aérea
NCMC	<i>National Continuous Monitoring Coordinators</i>
NCP	<i>NSA Coordination Platform</i>
NETOPS	<i>Newtork Operations Team</i>
NGAP	<i>Next Generation Aviation Symposium</i>
NPA	<i>Notice of Proposed Amendment</i>
NSA	<i>National Supervisory Authorities</i>
OACI	Organização da Aviação Civil Internacional; ver ICAO
OAT	Tráfego Aéreo Operacional
Obj.	Objetivo
Obs.	Observação (ões)
OCDE	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico
OE	Objetivo Estratégico
OEA	Operadores de Estação Aeronáutica
OPS	Departamento de Operações
Org.	Organização (ões)
OSP	Obrigações de Serviço Público
out	outubro
PA	Plano de Atividades
Pág.	Página
PALOP	Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa
PBN	<i>Performance-Based Navigation</i> - Navegação Baseada no Desempenho
PCA	Presidente do Conselho de Administração
PDC	Departamento de Preços e Defesa do Consumidor
PECI	Programa Estratégico de Comunicação Interna
PIB	Produto Interno Bruto
PIDDAC	Programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central
PG	<i>Practitioners Group</i>
PLACI	<i>Pre Loading Advanced Cargo Information</i>
PMR	Passageiros de Mobilidade Reduzida, ver PRM
PRM	<i>Passengers of Reduced Mobility</i> , ver PMR
QSEC	Departamento de Controlo e Qualidade da Segurança da Aviação Civil (<i>Security</i>)
QUAR	Quadro de Avaliação e Responsabilização
RA	Relatório de Atividades
RAN	Registo Aeronáutico Nacional
RASG-EUR	<i>European Regional Aviation Safety Group</i> - Grupo Regional Europeu para a Segurança da Aviação
Reg.	Regulamento
Reg.	Regulamentação
RF	Departamento de Recursos Financeiros
RH	Departamento de Recursos Humanos
RIMS	<i>Ranging and Integrity Monitoring Stations</i>
RIV	Região (ões) de Informação de Voo
RPAS	<i>Remotely Piloted Aircraft Systems</i>
RPD	Departamento de Recursos Patrimoniais e Documentais
RPK	Passageiros-Quilómetro Transportados
RS	Regulação do Setor
SAC	<i>Supervisory Authority Committee</i>



Autoridade Nacional da Aviação Civil

SAFA	<i>Safety Assessment on Foreign Aircrafts</i>
SAGAS	<i>Stakeholders Advisory Group on Aviation Security</i>
SAMA	Sistema de Apoios à Modernização Administrativa
SERA	<i>Standardized European Rules of the Air</i>
SES	<i>Single European Sky – Céu Único Europeu</i>
SESAR	<i>Single European Sky ATM Research</i>
set	setembro
SIADAP	Sistema Integrado de Avaliação do Desempenho dos Serviços da Administração Pública
SID	<i>Supplemental Inspection Documents</i>
SPG	<i>Systems Planning Group</i>
SS	Supervisão do Setor
SSLCI	Serviço de Socorros e Luta Contra Incêndios
SSP/SMS	<i>State Safety Programme / Safety Management System</i>
SV	Departamento de Prevenção e Segurança de Voo
SW FAB	<i>South West Functional Airspace Block - Bloco de Espaço Aéreo Funcional do Sudoeste</i>
TAG	<i>Thematic Advisory Goup</i>
TAG-ADR	<i>Thematic Advisory Goup Aerodromes</i>
TAP, S.A.	Transportes Aéreos Portugueses, Sociedade Anónima
TCO	<i>Third Country Operators</i>
TIC	Tecnologias de Informação e Comunicação
TOD	<i>Terrain Obstacle Data</i>
TÜV	<i>TÜV Rheinland Group</i>
UE	União Europeia; ver EU
UO	Unidade(s) Orgânica(s)
ULM	Ultraleve com motor
USOAP	<i>Universal Safety Oversight Audit Programme – Programa Universal de Auditorias de Supervisão de Segurança</i>
USOAP/CMA	<i>Universal Safety Oversight Audit Programme / Continuing Monitoring Approach</i>
VOLCEX	<i>Volcanic Ash Exercise</i>
WG	<i>Working Group</i>

