





Autoridade Nacional da Aviação Civil

# RELATÓRIO DE ATIVIDADES, GESTÃO E CONTAS 2015

## FICHA TÉCNICA

### Título

Autoridade Nacional da Aviação Civil  
Relatório de Atividades, Gestão e Contas 2015

### Edição

ANAC – Autoridade Nacional da Aviação Civil  
Rua B – Edifícios 4, 5, 6  
Aeroporto da Portela 4 – 1749-034 Lisboa  
Telef.: +351 218 423 500 / Fax.: +351 218 402 398 / e-mail: [geral@anac.pt](mailto:geral@anac.pt)  
[www.anac.pt](http://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 2016

## ÍNDICE

	Pág.
MENSAGEM DO PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO	5
NOTA PRÉVIA	7
PRIMEIRA PARTE – RELATÓRIO DE ATIVIDADES	
<b>CAPÍTULO I – INTRODUÇÃO</b>	<b>13</b>
1.1. Breve Análise Conjuntural do Setor	14
1.2. Caracterização da ANAC	17
1.3. Orientações Gerais e Específicas prosseguidas pela ANAC	20
<b>CAPÍTULO II – APRECIÇÃO DOS RESULTADOS ALCANÇADOS</b>	<b>21</b>
2.1. Apreciação Global	22
2.2. Análise das causas de desvios	23
2.3. Desenvolvimento de medidas para um reforço positivo do desempenho	24
<b>CAPÍTULO III – RELATÓRIO DO ESTADO DE REGULAÇÃO DO SETOR</b>	<b>27</b>
3.1. Área Internacional	28
3.1.1. Consultas bilaterais/multilaterais e Cooperação com autoridades aeronáuticas de outros países	28
3.1.2. Participação em grupos de trabalho internacionais	30
3.1.3. Realização de auditorias de organizações internacionais à ANAC	34
3.1.4. Participação da ANAC em auditorias de organizações internacionais a outros países	34
3.2. Regulamentação	35
3.2.1. Projetos Legislativos Finalizados	37
3.2.2. Projetos de Regulamentos Finalizados	38
3.2.3. Regulamentação em preparação	39
3.3. Supervisão, Inspeção e Fiscalização dos Operadores	39
3.4. Supervisão, Inspeção e Fiscalização das Organizações	42
3.5. Supervisão, Inspeção e Fiscalização das Infraestruturas	43
3.6. Supervisão, Inspeção e Fiscalização das Aeronaves	44
3.7. Consumidores – Proteção ao Passageiro	46
<b>CAPÍTULO IV – EXECUÇÃO DO PLANO DE ATIVIDADES 2015</b>	<b>49</b>
4.1. Quadro de Avaliação e Responsabilização – QUAR	50
4.2. Apreciação, por parte dos utilizadores, da quantidade e qualidade dos serviços prestados	57
4.3. Avaliação do sistema do controlo interno	60
4.4. Atividades desenvolvidas e resultados alcançados	63
4.4.1. Assessoria ao Governo	65
4.4.2. Reforço da ação de supervisão, garantindo a segurança	68
4.4.3. Adequação da regulação do setor às necessidades do sistema de aviação civil	71
4.4.4. Reforço da sustentabilidade económico-financeira	74
4.4.5. Melhoria da Qualidade dos Serviços Prestados e Divulgação da Atividade da ANAC	75



## ÍNDICE (continuação)

	Pág.
SEGUNDA PARTE – RELATÓRIO DE GESTÃO E CONTAS	
<b>CAPÍTULO V – RECURSOS HUMANOS</b>	<b>83</b>
5.1 Afetação real e prevista dos Recursos Humanos	84
5.2 Trabalhadores da ANAC	86
5.3 Qualificações	89
5.4 Formação e Desenvolvimento	91
5.5 Estrutura Etária	92
<b>CAPÍTULO VI – ANÁLISE FINANCEIRA, ECONÓMICA E ORÇAMENTAL</b>	<b>95</b>
6.1 Afetação real e prevista dos Recursos Financeiros	96
6.2 Caracterização e Síntese Evolutiva	97
6.2.1. <i>Análise Orçamental</i>	101
6.2.2. <i>Análise Económico-Financeira</i>	105
6.3 Saldos de Gerência	107
6.4 Execução Orçamental	109
6.5 Execução Patrimonial	112
6.6 Aplicação de Resultados	116
<b>CAPÍTULO VII – DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS</b>	<b>117</b>
7.1 Demonstrações Financeiras	118
7.2 Anexos às Demonstrações Financeiras	121
7.3 Declaração de Responsabilidade	139
7.4 Parecer do Fiscal Único	141
7.5 Certificação Legal de Contas	144
<b>ANEXOS – SIGLAS E ABREVIATURAS</b>	<b>147</b>

## MENSAGEM DO PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

A criação da Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) por transformação do Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC, I.P.), tendo em conta a complexidade do quadro regulatório e estrutural do setor da aviação civil, não apenas nos planos institucional, técnico e económico, como também no plano da segurança (*safety* e *security*), veio fortalecer a capacidade de intervenção no setor, através da regulação e supervisão, atribuindo-lhe novos instrumentos normativos e institucionais de ação.

Com efeito, existe uma ampla assunção de responsabilidades por parte dos órgãos próprios da entidade reguladora, não só nos planos da regulação, supervisão e inspeção, mas também quanto à administração dos recursos humanos, tecnológicos e financeiros, o que encontra fundamento no alargamento significativo dos seus poderes normativos.

Efetivamente, e conforme previsto nos seus Estatutos<sup>1</sup>, a ANAC detém hoje poderes mais alargados em diversos domínios, designadamente no regulamentar, de regulação aeroportuária, supervisão, fiscalização, inspeção e auditoria, de todos os *stakeholders* do setor, vendo, sobretudo, o seu poder de autoridade reforçado (artigos 29.º a 36.º dos Estatutos da ANAC).

O novo regime jurídico aplicável às entidades reguladoras, bem como a nova condição estatutária da ANAC, impõem, assim, a necessidade de dar resposta tanto aos desafios futuros, como às responsabilidades inerentes à representação internacional a que o Estado português está obrigado, através desta Autoridade.

Neste contexto, é essencial dar prioridade ao quadro de recursos humanos e financeiros indispensáveis à prossecução da missão da ANAC, enquanto garante de uma atuação robusta, isenta e independente, tendo em vista o aumento da autonomia, flexibilidade de gestão e simplificação dos processos de decisão da entidade reguladora para a aviação civil.

Assume prioridade da sua gestão, a formação dos técnicos da ANAC, garantindo o *know-how* necessário ao cumprimento dos objetivos estratégicos e operacionais do Estado português, no âmbito das competências da ANAC, bem como o recurso ao uso das tecnologias de informação e de comunicação, não só para agilizar o trabalho interno mas também a relação externa com os *stakeholders*.

De forma a dotar a ANAC dos recursos técnicos e humanos necessários às especificidades do setor da aviação civil, e com o intuito de mitigar os riscos associados à dificuldade de recrutamento e retenção do seu capital humano – possuidor de conhecimentos especializados, muitas vezes únicos – é, pois, fundamental o papel dos Regulamentos Internos, atualmente em processo de revisão, enquanto instrumento catalisador da prossecução da missão da ANAC.

---

<sup>1</sup> Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março

Tais ferramentas, aliadas ao elevado espírito de missão e capacidade de resposta que caracterizam os seus profissionais serão, certamente, suficientes para conduzir com sucesso os objetivos de sadia regulação setorial que a ANAC prossegue.

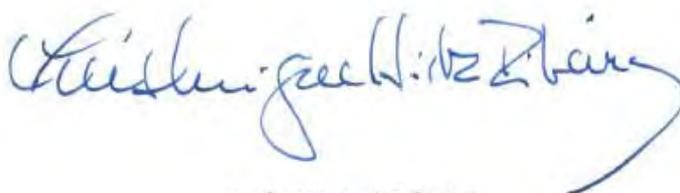
Importa, naturalmente, assumir a capacidade de execução dessa intervenção, tanto no nível das competências internalizadas como ao nível organizacional, e, sobretudo, ao nível estratégico e de visão da sua atividade, assegurando o cumprimento da sua Missão na plenitude da sua expressão e dimensão.

O atual Conselho da Administração da Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC) tomou posse em julho de 2015 e assumiu, neste contexto e de imediato, a prossecução das funções que lhe foram cometidas, fixando as linhas estratégicas da sua intervenção:

1. A consolidação dos poderes de regulação, supervisão e fiscalização, de modo a robustecer a ANAC enquanto entidade reguladora setorial de pleno direito, atentos os modelos de regulação em vigor e os crescentes desafios colocados pela evolução acelerada da aviação civil nacional e internacional;
2. O reforço das competências técnicas, organizacionais e de gestão, designadamente através do preenchimento do Quadro de Pessoal, tendo em conta os perfis funcionais necessários, de forma a ser dada resposta às exigências colocadas pelas entidades reguladas e pelas entidades internacionais, garantindo a harmonização de procedimentos e de práticas de supervisão do setor aeronáutico;
3. O reforço da identidade da ANAC, como referência de excelência para os *stakeholders*, repensando a organização em função das imposições do setor, tornando a sua atuação mais célere, eficaz e eficiente;
4. A afirmação da ANAC no plano internacional como Autoridade Aeronáutica de referência, apostando na interação com as suas congéneres, sobretudo nas dos países de expressão portuguesa.

Lisboa, abril de 2016.

O Presidente do Conselho de Administração da ANAC



Luís Miguel Ribeiro

## NOTA PRÉVIA

Por força da publicação da Lei-Quadro das Entidades Reguladoras, Lei n.º 67/2013, em 28 de agosto (Lei-Quadro), o Instituto Nacional da Aviação Civil, I.P. (INAC, I.P.) foi redominado Autoridade Nacional da Aviação Civil (ANAC), ficando-se a aguardar a publicação dos seus estatutos, o que veio a ocorrer através do Decreto-Lei (DL) n.º 40/2015, de 16 de março (Estatutos da ANAC).

De acordo com os diplomas da Lei-Quadro e dos Estatutos da ANAC supra citados, mais especificamente com o artigo 45.º da Lei-Quadro e os artigos 6.º e 37.º dos seus Estatutos, a ANAC é independente no exercício das suas funções e não se encontra sujeita à tutela e superintendência governamental, sem prejuízo da produção dos habituais instrumentos de gestão, onde se inclui a execução dos planos de atividades. Também o n.º 2 do artigo 49.º da Lei-Quadro prevê a elaboração anual de um relatório detalhado sobre a respetiva atividade, a enviar ao Governo e à Assembleia da República.

Até ao ano transato, o Relatório de Atividades (RA) referente a cada ano tem sido publicado nos termos do Decreto-Lei n.º 183/96, de 27 de setembro, incluindo, ainda diversas informações nos termos da Lei do SIADAP<sup>2</sup>, Lei n.º 66-B/2007, de 28 de dezembro, alterada pela Lei n.º 66-B/2012, de 31 de dezembro, e cumprindo os prazos definidos por aquela Lei.

No entanto, e com o advento da ANAC, esta Autoridade passou a ser uma pessoa coletiva de direito público, com a natureza de entidade administrativa independente, regendo-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 preconizado nos artigos 1.º e 2.º dos seus Estatutos.

Como tal, quer o Decreto-Lei n.º 183/96, de 27 de setembro, quer a lei do SIADAP deixaram de ser aplicáveis à ANAC.

Pelo exposto, entendeu-se reformular a estrutura do relatório anual a produzir pela ANAC, para que passasse a incluir a informação relativa ao Relatório de Gestão e Contas, anteriormente publicado de forma autónoma, de modo a promover uma visão mais abrangente e integrada no que à Autoridade diz respeito, configurando o presente documento – Relatório de Atividades, Gestão e Contas 2015.

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

---

<sup>2</sup> Sistema Integrado de Avaliação do Desempenho dos Serviços da Administração Pública

O Relatório de Atividades, apresentado na primeira parte, pretende aduzir a demonstração qualitativa e quantitativa dos resultados alcançados nos diversos objetivos programados e dos desvios correspondentes verificados, traduzindo o ciclo anual de gestão da instituição, e incluindo 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 princípio da transparência.

O facto da não aplicabilidade do Decreto-Lei n.º 183/96, de 27 de setembro, e da lei do SIADAP à ANAC, não invalida que se possa usufruir de instrumentos ali previstos e que acrescentam utilidade para uma apreciação da atividade da ANAC, tendo sobretudo em conta o alargamento dos seus poderes normativos, e reforço dos poderes de supervisão e inspeção que já possuía.

Como tal, adaptou-se a estrutura do Relatório de Atividades até agora utilizada, tendo sido retirada informação que deixou de fazer sentido nele constar, e mantendo-se alguma da informação preconizada pela legislação acima referida, como é o caso da avaliação do sistema de controlo interno da ANAC ou da apreciação dos utilizadores da quantidade e qualidade dos serviços prestados.

No **capítulo 1**, constituindo a nota introdutória do presente documento, é apresentada uma breve análise da evolução do tráfego relativa ao ano de 2015, 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 2** apresenta 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 3** diz respeito ao referido relatório anual do estado de regulação do setor de aviação civil no período de 2015. A regulação do setor é avaliada em 7 campos de ação distintos: área internacional, regulamentação produzida, supervisões, inspeções e fiscalizações de Operadoras, de Organizações, de Infraestruturas e de Aeronaves, e a nível dos consumidores, na área da proteção ao passageiro.

No **capítulo 4** são demonstrados os resultados alcançados e os desvios verificados relativamente aos principais objetivos operacionais definidos pela ANAC, e inclui, ainda, informação quanto a:

- QUAR – Quadro de Avaliação e Responsabilização;
- apreciação dos utilizadores da quantidade e qualidade dos serviços prestados;
- avaliação do sistema de controlo interno da ANAC; e
- atividades desenvolvidas, previstas e não previstas no Plano de Atividades da Autoridade.



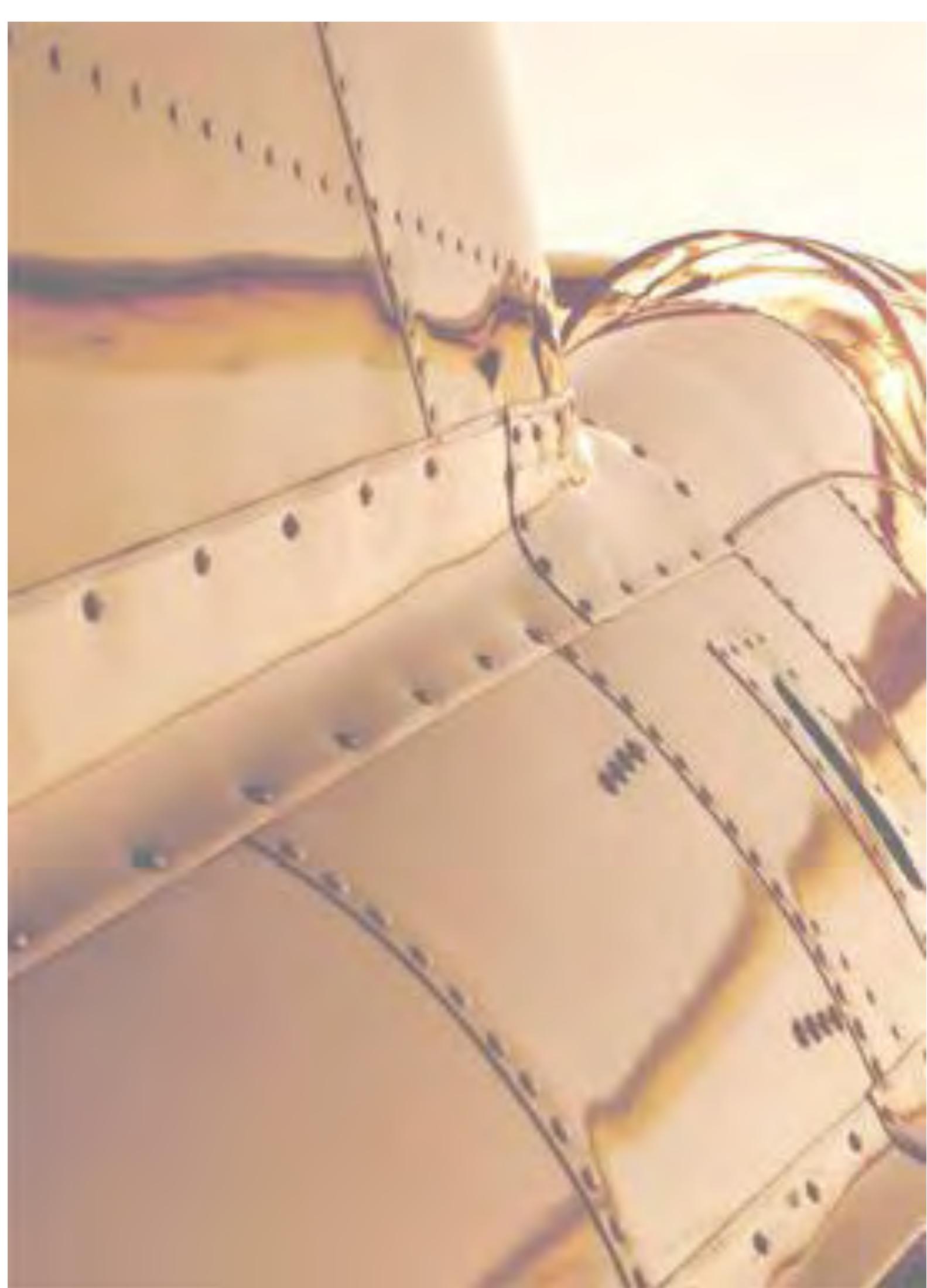
A segunda parte deste documento é dedicada ao Relatório de Gestão e Contas, passando a incluir a informação respeitante aos Recursos Humanos e Financeiros da ANAC.

O **capítulo 5** 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 2015.

No **capítulo 6** 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 2015, sendo efetuada uma análise financeira, económica e orçamental.

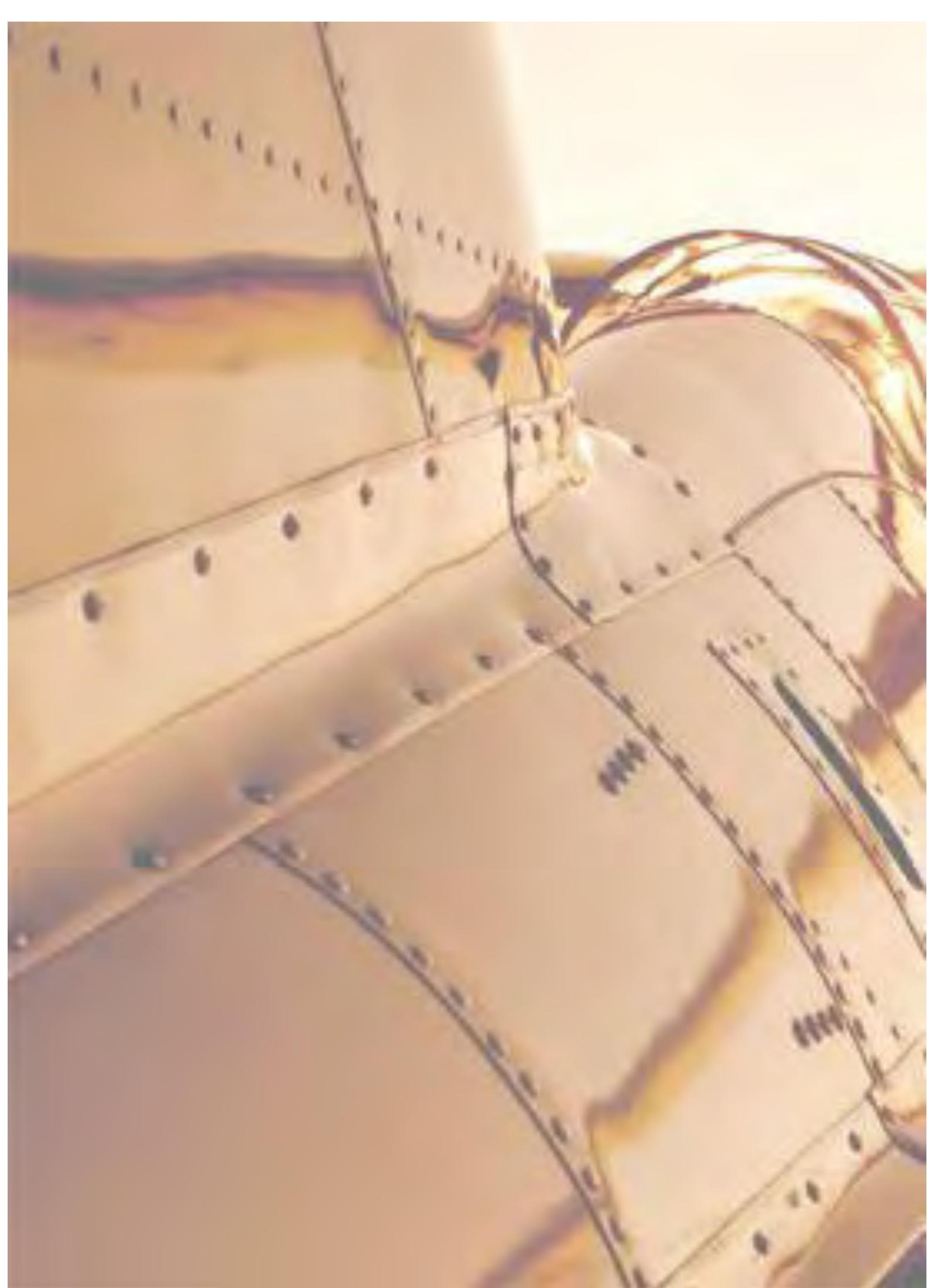
O **capítulo 7** integra as Demonstrações Financeiras, incluindo o Parecer do Fiscal Único e a Certificação Legal de Contas para o exercício de 2015.

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



# PRIMEIRA PARTE





An aerial photograph of a large stadium under construction at sunset. The stadium's curved roof structure is visible on the left, with various construction elements and cables. The surrounding landscape is flat and open, with long shadows cast across the ground. The sky is a warm, golden color from the setting sun.

CAPÍTULO I  
Introdução

## 1.1 – BREVE ANÁLISE CONJUNTURAL DO SETOR

De acordo com as estimativas do Fundo Monetário Internacional, a economia mundial deverá ter registado o nível de crescimento mais baixo desde 2009, cerca de 3,1%, em virtude do crescimento moderado das economias desenvolvidas e do abrandamento das economias emergentes causado, em parte, pela depreciação cambial e pela acentuada quebra dos preços das matérias-primas nos mercados internacionais, sobretudo do petróleo.

Em 2015, a taxa de inflação global recuou para 3,3% (3,5% em 2014). A pressão deflacionista e o acentuar da incerteza nos mercados financeiros deu lugar à intervenção dos bancos centrais no plano da política monetária, entre os quais o Banco Central Europeu (BCE) que adotou políticas monetárias acomodáticas, ancoradas na compra de ativos da zona euro. As intervenções do BCE derivaram em taxas de juro Euribor inferiores a zero nos prazos até seis meses.

A redução do preço do petróleo travou a evolução dos preços agregados das economias desenvolvidas, pondo em causa estabilidade de preços do BCE. Nas economias emergentes, a descida do preço do petróleo, aliada à depreciação da moeda, produziu o efeito contrário, isto é, uma pressão inflacionista.

No plano cambial destaca-se a apreciação do dólar face ao euro, gerando um impacto negativo nas exportações nestes países, mas beneficiando as exportações dos países da zona euro.

Na zona euro, a economia cresceu 1,5% depois de um crescimento de 0,9% em 2014, tirando partido do preço das matérias-primas nos mercados internacionais, da intervenção do BCE, da consequente depreciação do euro e do desagravamento das políticas orçamentais de contenção, não obstante persistirem desequilíbrios estruturais, desemprego e endividamento excessivo nalguns países.

Em Portugal, o Produto Interno Bruto (PIB) cresceu 1,5% (0,9% em 2014 e -1,4% em 2013), o registo mais elevado desde 2012, na esteira da recuperação economia iniciada em 2014, consolidando os efeitos de algumas reformas estruturais levadas a cabo após 2011. Este crescimento foi suportado, sobretudo, pelo aumento da procura interna (que representa 2,5% do PIB em 2015 e 2,2% em 2014), do consumo privado e público, e pelas exportações, que evoluíram de um aumento de 3,6% em 2014 para 5,8% em 2015.

A taxa de inflação média de 2015, cerca de 0,5%, foi a maior dos últimos 3 anos, não obstante o recuo acentuado dos preços dos bens energéticos alavancado pela queda do preço do petróleo. O investimento desacelerou de um crescimento em volume de 5,5% em 2014 para 3,6% em 2015.

Segundo o Instituto Nacional de Estatística (INE), a taxa de desemprego médio de 2015 cifrou-se em 12,4%, o que representa uma descida de 1,5 pontos percentuais face a 2014. O défice orçamental fechou em 4,4% do PIB em 2015 (7,2% em 2014).

No que se refere ao transporte aéreo no segmento de passageiros, de acordo com os dados da *International Air Transport Association* (IATA), 2015 regista um crescimento de 6,5% em relação ao ano anterior (+5,9% em 2014) para o tráfego mundial internacional e doméstico, acima da taxa média de crescimento de 5,5% dos últimos 10 anos. A taxa de ocupação global atingiu o máximo histórico de 80,3% e as tarifas diminuíram cerca de 5% em relação ao ano anterior.

O crescimento do indicador Passageiros-Quilómetro transportados (RPK), por zona geográfica do operador, para o tráfego internacional em relação ao ano anterior, é o seguinte: América latina (+9,3%), Ásia-Pacífico (+8,2%), Médio Oriente (+6,5%), Europa (+5 %) América do Norte (+3,2%) e África (+3%).

Em termos de quota de mercado ajustada de sazonalidade, as operadoras da zona Ásia Pacífico mantiveram a maior quota das RPK, com 33,3%, seguidas das operadoras norte americanas com 24,8%, e das europeias, com 23,1%.

No segmento da carga aérea, o tráfego internacional e doméstico continuou a crescer mas a uma taxa inferior ao ano anterior (2,2% em 2015 contra 4,5% em 2014), com um primeiro semestre especialmente penalizador para o transporte de carga, provocado por uma quebra no desempenho dos mercados asiáticos. As taxas de ocupação da carga recuaram de 45,7% (2014) para 44,1% (2015).

A variação das Tonelada-Quilómetro transportadas (FTK), por zona geográfica do operador, para o tráfego internacional em relação ao ano anterior, é a seguinte: Médio Oriente (+11,3%), Ásia-Pacífico (+2,3%), África (+1,2%), América do Norte (+0,1%), Europa (-0,1 %) e América latina (-6%).

Em Portugal destaca-se o aumento de 4% do número de aterragens e descolagens no conjunto das infraestruturas aeroportuárias nacionais. Este aumento resultou exclusivamente do comportamento do tráfego internacional, que representa cerca 73% do total de movimentos comerciais de e para Portugal. O número de passageiros transportados manteve a trajetória ascendente, tanto no tráfego doméstico como no nacional, tendo crescido no total, 9,1% face a 2014. Já o transporte de carga<sup>3</sup> foi ligeiramente superior à média dos últimos 10 anos mas regista uma quebra homóloga de 2,4%.

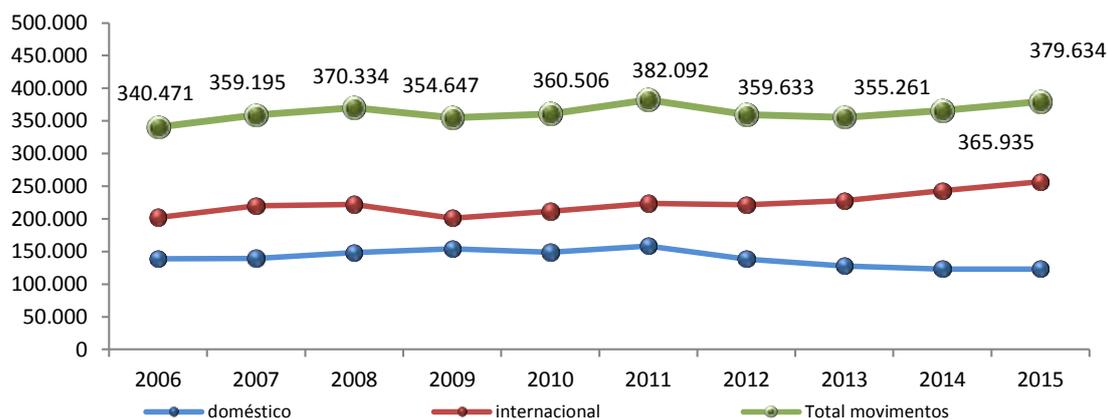
---

<sup>3</sup> Exclui o transporte de correio.

Em termos dos indicadores RPK e FTK, regista-se em 2015, 70.271 milhões no primeiro e 492 milhões no segundo.

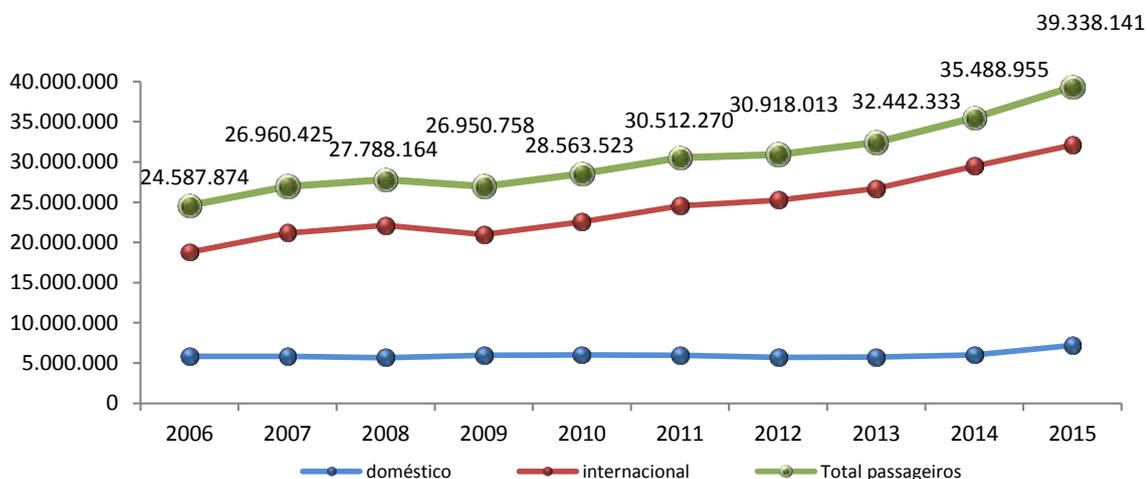
Este contexto de crescimento, em articulação com a crescente recuperação económica nacional, abona a favor da expectativa do crescimento da procura dos serviços de transporte aéreo.

**GRÁFICO 1 - Total Movimentos Comerciais e não Comerciais - Evolução 2006-2015 (N.º de Movimentos)**



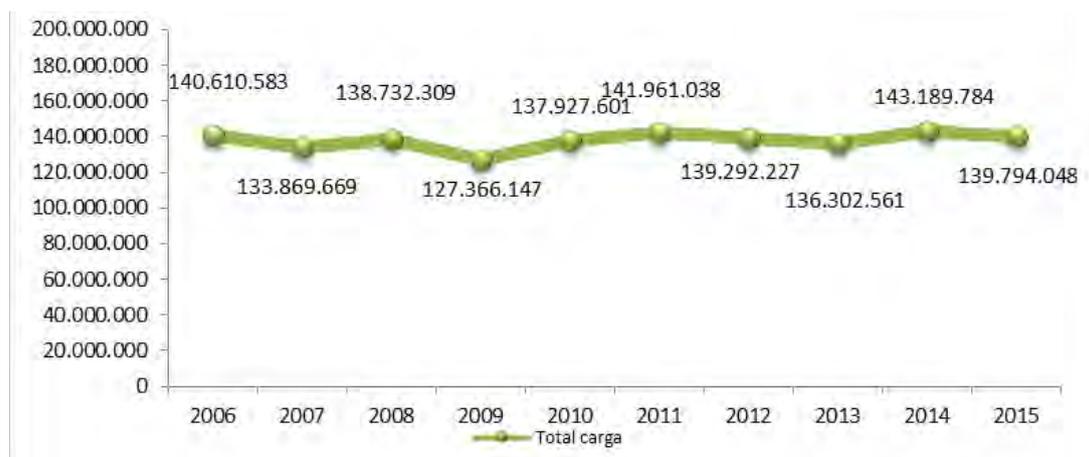
Fonte: SINAC

**GRÁFICO 2 - Total Passageiros Comerciais e não Comerciais - Evolução 2006-2015 (N.º de Passageiros)**



Fonte: SINAC

GRÁFICO 3 – Total Carga Comercial e não Comercial – Evolução 2006–2015 (em Quilogramas)



Fonte: SINAC

## 1.2 – CARACTERIZAÇÃO DA ANAC

Os estatutos da ANAC entraram em vigor a 01 de abril de 2015, pela publicação do Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, com enquadramento na Lei-Quadro das Entidades Reguladoras, publicada pela Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto.

Como já se referiu na nota introdutória, a ANAC passou, pois, a ser uma pessoa coletiva de direito público, com a natureza de entidade administrativa independente, regendo-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.

A ANAC é um organismo central com sede em Lisboa e com 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.

Atualmente, encontra-se ainda a ser revista a nova estrutura orgânica da ANAC, de forma a melhor capacitá-la para a prossecução da sua missão, e de acordo com as atribuições que lhe são acometidas. A ANAC mantém ainda, por isso, a estrutura herdada do INAC, I.P., contando 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

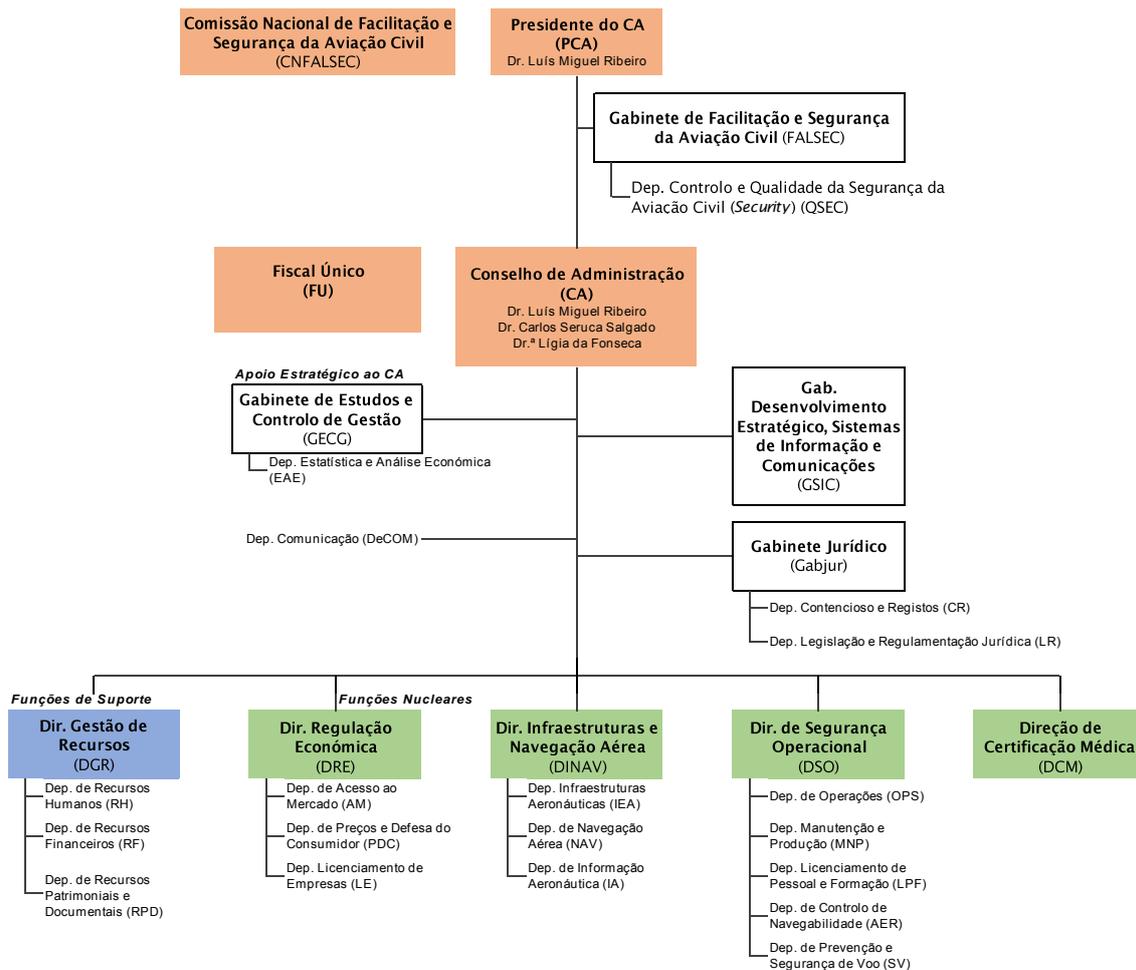


Autoridade Nacional da Aviação Civil

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 2015, encontra-se refletida na Figura 1.

FIGURA 1 – Estrutura Orgânica da ANAC a 31 de dezembro de 2015



No que se refere à Missão, Visão e Valores prosseguidos pela ANAC, a primeira encontra-se definida nos Estatutos da ANAC, e os restantes foram revistos pela nova Administração, que entrou em funções no decurso de 2015.

No entanto, as ações cuja execução se pretende avaliar no presente documento foram definidas, em sede de Plano de Atividades para 2015, com base na Missão, Visão e Valores anteriormente determinadas para o ex-Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P. (INAC, I.P.).

Consequentemente, considera-se útil a inclusão de ambas as redações, as referentes ao ex-INAC, I.P. e as atuais definições, já revistas pelo novo Conselho de Administração da ANAC.

## Missão

→ **INAC, I.P.** Promover o desenvolvimento seguro, eficiente e sustentado das atividades da aviação civil através da supervisão, regulação, regulamentação, certificação, licenciamento, homologação e fiscalização dessas atividades.

→ **ANAC**

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

→ **INAC, I.P.** Projetar o INAC, I.P. como uma autoridade aeronáutica de referência a nível europeu, prestigiada e respeitada, destacando-se pela qualidade do trabalho desenvolvido, elevada capacidade profissional dos seus recursos humanos, eficiência dos seus processos, visando nomeadamente garantir elevados padrões de segurança da aviação civil em Portugal e dar as respostas adequadas às necessidades de todos os intervenientes no sector aeronáutico nacional.

→ **ANAC**

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

→ **INAC, I.P** Foco da atividade centrado no cliente | Qualidade dos serviços prestados | Rigor, autonomia, responsabilização e flexibilidade na gestão | Bom relacionamento humano | Dedicção, competência, produtividade e responsabilização dos profissionais | Ética profissional | Trabalho em equipa multidisciplinar | Disponibilidade para a mudança

→ **ANAC**





### 1.3 – ORIENTAÇÕES GERAIS E ESPECÍFICAS PROSEGUIDAS PELA ANAC

As prioridades estratégicas definidas para a ANAC em sede de Plano de Atividades para o ano de 2015, foram definidas em 3 grandes objetivos estratégicos:

- ➔ Garantir a segurança da aviação civil, promovendo uma eficaz regulação e regulamentação do setor, bem como uma eficiente 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.

No seguimento dos objetivos estratégicos delineados, foram estabelecidos cinco objetivos operacionais para as diversas áreas de intervenção da ANAC, no seu Plano de Atividades para 2015.

#### 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 comunitários.

#### 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.

An aerial photograph of a large stadium under construction at sunset. The stadium's curved roof structure is visible on the left, with various construction elements and cables. The surrounding landscape is flat and open, with long shadows cast across the ground. The sky is a warm, golden color from the setting sun.

CAPÍTULO II  
Apreciação dos  
Resultados Alcançados

## 2.1. APRECIACÃO GLOBAL

Em termos de quadro de avaliação e responsabilização, os 5 objetivos definidos foram distribuídos nas perspetivas de eficácia (com 40% de peso), eficiência e qualidade (cada uma com 30% de peso).

A primeira perspetiva foi a única onde o desempenho da ANAC ficou aquém do esperado, tendo as outras duas sido superadas. O parâmetro da eficácia atingiu um desempenho de 34,6%, o da eficiência de 44,2% e o da qualidade chegou aos 30,5%.

Em termos globais, assinala-se a superação ou cumprimento da maior parte dos indicadores programados em sede de QUAR, conforme demonstrado no gráfico seguinte.

GRÁFICO 4 – Taxa de Execução das Metas do QUAR, N = 12



O resultado global do QUAR foi, portanto, positivo, totalizando os 109,8% de realização, facto ao qual não foi alheia a entrega dos profissionais na prossecução da atividade central da Autoridade, especialmente se consideradas as dificuldades verificadas a nível de recursos humanos, à semelhança dos anos anteriores.

Efetivamente, tendo em consideração que é destes que depende, em primeira medida, a execução das atividades planeadas, importa analisar estes resultados em interligação com os meios humanos e os recursos financeiros disponíveis em 2015.

No que se refere aos primeiros, e para o cumprimento do Plano de Atividades delineado para 2015, foi prevista a ocupação de 200 postos de trabalho (não contando com avenças), correspondentes a 2335 pontos planeados. Constata-se, porém, que apenas se encontravam ocupados 135 postos, correspondendo a 1574 pontos, traduzindo-se numa taxa de utilização de recursos humanos reduzida, e que representa menos de 68%, relativamente ao número de profissionais planeados. Face aos resultados obtidos em termos de QUAR, tal representa um índice de produtividade bastante elevado de 174,87%.

Em termos de recursos financeiros, também se verificou um desvio negativo na sua utilização face ao inicialmente planeado, considerando a dotação corrigida, designadamente de cerca de 18,7%, para o que também terá contribuído a não ocupação dos postos de trabalho planeados. Como tal, também o índice de rentabilidade é igualmente elevado, 134,98%, conforme se constata no quadro seguinte.

## QUADRO 1 - Desempenho da ANAC, a nível de produtividade e rentabilidade

<b>Taxa de Concretização Global dos Objetivos</b>	→ Média ponderada da Taxa de Realização dos Objetivos de Eficácia, Eficiência e Qualidade	<b>109,8%</b>
<b>Taxa de Utilização de Recursos Humanos</b>	→ $\frac{\text{Recursos Humanos Utilizados}}{\text{Recursos Humanos Planeados}}$	<b>62,79%</b>
<b>Índice de Produtividade</b>	→ $\frac{\text{Taxa de Concretização Global dos Objetivos}}{\text{Taxa de Utilização de Recursos Humanos}}$	<b>174,87%</b>
<b>Taxa de Utilização de Recursos Financeiros <sup>4</sup></b>	→ $\frac{\text{Despesa Total Executada}}{\text{Orçamento Corrigido}}$	<b>81,35%</b>
<b>Índice de Rentabilidade</b>	→ $\frac{\text{Taxa de Concretização Global dos Objetivos}}{\text{Taxa de Utilização de Recursos Financeiros}}$	<b>134,98%</b>

Em termos de Plano de Atividades, das 65 metas previstas no Plano de Atividades de 2015<sup>5</sup>, 80% foram concretizadas ou superadas, sendo que, das restantes, a maioria registou um grau de realização superior a 50%, conforme demonstrado no gráfico apresentado seguidamente.

GRÁFICO 5 - Taxa de Execução das Metas do Plano de Atividades, N = 65<sup>6</sup>



## 2.2. ANÁLISE DAS CAUSAS DE DESVIOS

Conclui-se que as principais causas de incumprimento nas ações ou projetos não finalizados em 2015, estão relacionadas fundamentalmente com fatores alheios ao controlo da ANAC, dos quais se destaca a impossibilidade de prover em tempo útil os postos de trabalho com a especificidade das funções em questão, entretanto vagos ou inicialmente não ocupados.

<sup>4</sup> Considerados os valores constantes do QUAR.

<sup>5</sup> Onde se incluem os indicadores do QUAR.

<sup>6</sup> Do total de 79 indicadores planeados, foram consideradas apenas 65, dado que nos 14 restantes não foi possível considerar o grau de realização, em virtude de terem sido anulados ou de dependerem de solicitações externas que acabaram por não ocorrer.



Existem, ainda, outras condicionantes que afetam necessariamente o desempenho das atividades inicialmente planeadas, e que se prendem com alterações de pressupostos ou de conjuntura supervenientes à planificação efetuada, como seja a saída de nova regulamentação europeia.

Todos esses fatores exigem uma capacidade de adaptação constante, que implica, inevitavelmente, a eliminação de algumas das atividades previstas em Plano, a revisão de atividades ou metas inicialmente estabelecidas, a consideração de algumas das atividades como não aplicáveis ou, ainda, a realização de atividades não planeadas em função de solicitações não previstas (cujo carácter de urgência se possa sobrepor às atividades constantes do Plano).

Não obstante a realização de uma monitorização aos seus Planos de Atividades por parte da ANAC, é sempre necessário um exercício de equilíbrio que priorize as atividades fulcrais e prementes, mesmo quando estas surgem inesperadamente, 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

No decorrer de 2015, foram implementadas as medidas possíveis para o reforço positivo do desempenho da ANAC, tendo sido delineadas outras no Plano de Atividades para 2016 de acordo com os critérios considerados mais adequados para a sua planificação. Tal análise apenas foi possível tendo em consideração que a ANAC tem como prática habitual realizar uma monitorização regular do desempenho das atividades programadas, com periodicidade trimestral, de forma a promover o seu acompanhamento no decorrer do ano e permitir obviar eventuais desvios. Foi, aliás, essa prática que permitiu identificar as situações que originaram a proposta de alteração do QUAR para 2015, dentro dos prazos instituídos.

Essas medidas projetadas no Plano de Atividades 2016 decorrem 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.

No quadro seguinte são apresentadas as atividades consideradas prioritárias para o cumprimento do objetivo relacionado com o âmbito legislativo.



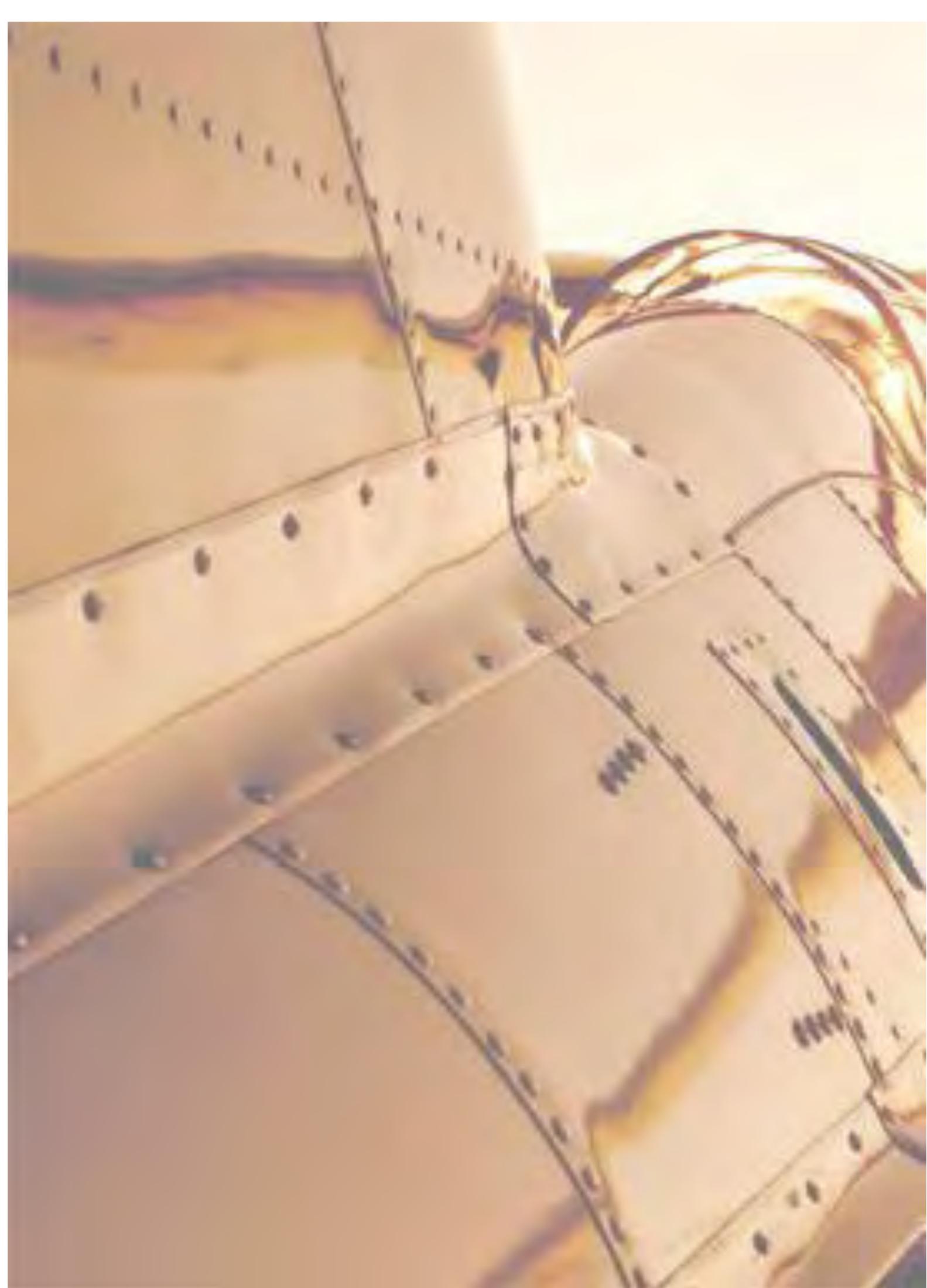
Autoridade Nacional da Aviação Civil

**QUADRO 2 – Objetivos e Atividades definidos no Plano de Atividades 2016 para colmatar não conformidades ou observações decorrentes das auditorias internacionais de que a ANAC tem sido alvo**

**OBJETIVO ANUAL**

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

Atividades / Produtos / Serviços	Unidade Orgânica
Preparar os Conselhos dos Ministros dos Transportes, Energia e Telecomunicações da União Europeia, através da elaboração de notas de enquadramento e de projetos de notas de intervenção.	DRE
Elaborar para o Ministério dos Negócios Estrangeiros relatórios sobre o resultado das negociações bilaterais sobre transporte aéreo	DRE
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)	DINAV; GABJUR
Elaborar projeto legislativo relativo a parte pública do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil	GABFALSEC; GABJUR
Elaborar projeto legislativo sobre a revisão da deliberação n.º 680/2000 sobre o Acesso de pessoas às áreas reservadas e restritas dos aeroportos nacionais	GABFALSEC; GABJUR
Elaborar projeto legislativo de revisão do DL n.º 322/98, de 28 de outubro, sobre a Comissão Nacional de Facilitação e Segurança do Transporte Aéreo	GABFALSEC; GABJUR
Efetuar a revisão do DL n.º 17-A/2004, de 16 de janeiro, relativo ao regime geral de licenciamento do pessoal aeronáutico civil	DSO, DCM, DINAV, GABJUR
Efetuar a alteração do DL n.º 238/2004, de 18 de dezembro relativamente aos ULM, de forma a passar a incluir autogiros e giroplanos	DSO, GABJUR
Elaborar regulamento ANAC para certificação de organizações de manutenção não abrangidas pela regulamentação comunitária (aeronaves Anexo 2)	DSO, GABJUR
Elaborar regulamento ANAC para certificação de organizações de gestão de continuidade de aeronavegabilidade não abrangidas pela regulamentação comunitária (aeronaves Anexo 2)	DSO, GABJUR
Elaborar projeto de portaria conjunta para a definição dos requisitos para lançamento aéreo de produtos fitofarmacêuticos	DSO, GABJUR
Proceder à revisão do Regulamento n.º 36/2013, de 21 de janeiro, referente ao Manual de Aeródromo	DINAV, GABJUR
Proceder à revisão do Regulamento n.º 37/2013, de 21 de janeiro, relativo ao Certificado de Aeródromo	DINAV, GABJUR
Elaborar regulamento referente aos Requisitos aplicáveis ao Salvamento e Luta Contra Incêndios em Aeródromos	DINAV, GABJUR
Elaborar regulamento sobre “Extensão Inicial de Pista”, em substituição da CIA n.º 33/2013	DINAV, GABJUR
Proceder à revisão do regulamento n.º 100/2010, de 19 de fevereiro, relativo aos procedimentos de voo por instrumentos	DINAV, GABJUR
Elaborar regulamento relativo aos acordos ou arranjos formais entre os originadores de dados aeronáuticos de informação aeronáutica e o prestador de serviços de informação aeronáutica	DINAV, GABJUR



An aerial photograph of a large stadium under construction, taken from an elevated perspective. The stadium's structure is visible, including the seating bowl and the roof framework. The scene is illuminated by the warm, golden light of a sunset or sunrise, creating long shadows and a hazy atmosphere. The sky is a mix of orange and yellow, and the ground around the stadium is also bathed in this light. The overall mood is one of progress and anticipation.

## CAPÍTULO III

### Relatório do Estado de Regulação do Setor



Apresenta-se neste capítulo o relatório caracterizador do estado de regulação do setor para o ano de 2015, enquanto meio de informação sobre a atividade desenvolvida no setor da aviação civil, nesse ano.

### 3.1. ÁREA INTERNACIONAL

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

- 3.1.1. Consultas bilaterais/multilaterais e 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. Consultas Bilaterais/Multilaterais e Cooperação com Autoridades Aeronáuticas de outros países

A ANAC atua no campo da área internacional em diversas vertentes, como é o caso da cooperação com autoridades aeronáuticas de países terceiros, sejam eles comunitários ou não, permitindo trocas recíprocas de *know how* que possam contribuir na prossecução das respetivas atribuições.

A preparação de acordos, bilaterais ou multilaterais, sobre serviços aéreos, matéria em que a ANAC atua em nome do Governo, é outra das componentes, cuja importância se reflete nas possibilidades de dinamização do setor da aviação civil reside.

Nestes âmbitos, as ações realizadas em 2015 foram as seguintes:

##### *Cooperação com Autoridades Aeronáuticas de Outros Países*

- Guiné-Bissau;
- Guiné Equatorial;
- Comunidade das Autoridades da Aviação Civil Lusófonas (CAACL).

##### *Consultas Bilaterais/Multilaterais*

- Negociação de um *Memorandum of Understanding* (MoU) com os emirados Árabes Unidos;
- Negociação de Acordo Bilateral com o Egito
- Negociação de Acordo Bilateral com Curaçao;
- Negociação de Acordo Bilateral com a Gâmbia;
- Negociação de Acordo Bilateral com a Nova Zelândia;
- Negociação de Acordo Bilateral com a Arábia Saudita;
- Negociação de Acordo Bilateral com o Burkina Faso;
- Negociação de Acordo Bilateral com o Togo;
- Negociação de Acordo Bilateral com as Seicheles;
- Negociação de Acordo Bilateral com a Maurícia;
- Negociação de Acordo Bilateral com o Kuwait;
- Assinatura de ata com o Quênia, estando previstas novas consultas;

- Alteração ao acordo bilateral com os Emirados Árabes Unidos (EAU), no âmbito da 2.<sup>a</sup> comissão mista;
- Preparação de consultas aeronáuticas com vista à celebração de um acordo aéreo com a Tanzânia;
- Tradução para língua portuguesa dos Acordos sobre Serviços Aéreos entre Portugal e o Irão e entre Portugal e a Venezuela. Análise do Acordo Aprofundado de Parceria e Cooperação entre a União Europeia e o Cazaquistão;
- Análise e realização de parecer sobre a cooperação PALOP (Angola, Cabo Verde, Guiné-Bissau, Guiné-Equatorial, Moçambique e São Tomé e Príncipe), Timor e outros (Egito, Etiópia, Gana, Mali e Marrocos);
- Análise e parecer relativo à cooperação com PALOP e Angola, em particular o Plano Estratégico de Cooperação;
- Análise e preparação da contraproposta de texto de Acordo sobre Serviços Aéreos entre Portugal e a Arábia Saudita;
- Revisão e atualização da informação relativa a direitos de tráfego;
- Preparação da informação relativa a acordos entre Portugal e países terceiros, conforme solicitação da OCDE;
- Preparação dos contributos para a 144.<sup>a</sup> reunião de Diretores Gerais da ECAC/CEAC;
- Preparação dos contributos relativos à atualização do documento 9184 da ICAO – "*Airport Planning Manual, Part 2, Appendix 3, Fact sheets on land-use planning measures related to airport*".
- Elaboração de memorando sobre o Acordo Multilateral de liberalização do acesso ao mercado, no âmbito da ICAO e das relações multilaterais;
- Elaboração de comentários como contributos para a posição de Portugal, relativamente à proposta de acordo apresentada pelo Brasil (Acordo Global UE/Brasil), com vista à eventual alteração do mandato concedido e relativamente ao acordo horizontal UE/Bangladesh, no âmbito das negociações multilaterais de acordos aéreos a nível da EU;
- Participação em diversas reuniões sobre: Acordo União Europeia/EAU (Comissão Mista, no Ministério dos Negócios Estrangeiros (MNE) e Ministério da Economia (ME)); Acordo UE/Brasil (com a TAP e SATA Internacional); com representantes da Coreia; processo de infração no âmbito do Acordo Aéreo com a Rússia;
- No âmbito das negociações conduzidas pela Comissão Europeia no âmbito das relações externas foram solicitados os contributos das transportadoras aéreas designadas por Portugal relativamente às propostas da Comissão Europeia para abertura de negociações de Acordos Globais com os seguintes países: Arménia, Turquia, Estados ASEAN (Brunei, Camboja, Indonésia, Laos, Malásia, Myanmar, Filipinas, Singapura, Tailândia e Vietnam), Turquia e México, com vista à formação da posição da ANAC;
- Envio de contributos sobre os acordos horizontais UE/Austrália e UE/Israel.
- Realização de notas informativas, a pedido do MNE, Governo ou DGAE/ME, relativos aos seguintes países: Aliança do Pacífico (Chile, México e Peru); Angola, Arábia Saudita, Argentina, Austrália, Bahrain, Brasil, Bulgária, Burquina Faso, Chile, China, Colômbia, Coreia do Sul, Costa do Marfim, Cuba, Curaçau, EAU, Egito, Estados Unidos da América, França, Gâmbia, Indonésia, Irão, Japão, Kuwait, Marrocos, Maurícia, México, Moçambique, Noruega, Nova Zelândia, Países do Golfo, Panamá, Paraguai,



Autoridade Nacional da Aviação Civil

Perú, Quênia, República Dominicana, Roménia, Rússia, São Tomé e Príncipe, Seicheles, Senegal, Tanzânia, Timor-Leste, Tunísia, Turquia, Uruguai, Venezuela, Vietname.

### 3.1.2. Participação em Grupos de Trabalho Internacionais

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

Considerando as diversas áreas de atuação nestes campos, designadamente: 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 2015:

#### **Regulação Económica**

- Reuniões promovidas por várias instâncias comunitárias e internacionais, com vista ao alcance de um enquadramento normativo para as emissões da aviação civil internacional<sup>7</sup>;
- Reunião da Comunidade das Autoridades da Aviação Civil Lusófonas (CAACL);
- Reunião do Grupo de Trabalho Aviação do Conselho Europeu;
- Reuniões sobre o Bloco de Espaço Aéreo Funcional do Sudoeste (SW FAB) com a Agência Estatal de *Seguridad* Aérea de Espanha (AESA);
- Reunião do Comité Misto União Europeia – Estados Unidos da América;
- Comissão Europeia – Reuniões de Diretores Gerais da Aviação Civil;
- Comissão Europeia – Reuniões da *Task Force* do Observatório Europeu de Capacidade Aeroportuária – “*Learning from national, regional and local strategies on airport capacity*”;
- Comissão Europeia – Reunião Plenária do Observatório Europeu para a Capacidade e Qualidade Aeroportuária;
- Comissão Europeia – Reunião do Grupo Aviação;
- Comissão Europeia – Reunião do Grupo Aviação sobre Direitos dos Passageiros;
- Comissão Europeia – *Meeting with National Bodies for Regulation (EC) 261/2014*;
- Comissão Europeia – Reuniões do Comité Especial e Fórum Consultivo;
- Comissão Europeia – 58<sup>a</sup> e 59<sup>a</sup> reuniões do Comité do Céu Único;
- Comissão Europeia – Coordination Meeting DG MOVE;
- Comissão Europeia – *5<sup>th</sup> and 6<sup>th</sup> Atlantic Core Network Corridor Forum*;
- Comissão Europeia – *TEN-T Days Corridor Meeting*;
- *European Aviation Safety Agency (EASA) – Third Country Operators (TCO) Workshop*;
- *European Civil Aviation Conference / Conferência Europeia da Aviação Civil (ECAC/CEAC) – 144<sup>th</sup> and 145<sup>th</sup> Meeting of Directors General of Civil Aviation*;
- ECAC/CEAC – *64<sup>th</sup> Special Meeting of Directors General*;
- ECAC/CEAC – *Directors General of Civil Aviation Ad Hoc Meeting*;
- ECAC/CEAC – *34<sup>th</sup> Plenary Session*;
- ECAC/CEAC – Reuniões *Abatement of Nuisances Caused by Air Transport (ANCAT)*, sobre Aviação e ambiente;

<sup>7</sup> Em colaboração com os representantes do Ministério dos Negócios Estrangeiros (MNE) e da Agência do Ambiente.



Autoridade Nacional da Aviação Civil

- ECAC/CEAC – Reuniões do Grupo Coordenação Europeu sobre medidas Baseadas no Mercado para mitigar as emissões de carbono da aviação civil internacional;
- ECAC/CEAC – Reuniões *Ad Hoc Working Group on Economic Regulation*;
- *European Organization for the Safety of Air Navigation* (Eurocontrol) – Reuniões do *Standing Committee on Finance*;
- Eurocontrol – *Annual Summary Template (AST) Focal Point (FP) Group*;
- Eurocontrol – *NCP (National Supervisory Authorities (NSA) Coordination Platform) Working Group On Performance*;
- Eurocontrol – Reunião do Grupo Coordenação Europeu sobre medidas Baseadas no Mercado para mitigar as emissões de carbono da aviação civil internacional;
- Eurocontrol – *44<sup>th</sup> Provisional Council*;
- Eurostat – *Meeting of the Working Group “Air Transport Statistics”*;
- *International Civil Aviation Organization* / Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO/OACI) – *Global Aviation Partnerships on emission reductions*;
- ICAO/OACI – Grupo ABIS<sup>8</sup>, 101<sup>a</sup> e 103<sup>a</sup> Reunião;
- ICAO/OACI – 2015 ICAO World Aviation Forum.

## Safety

### Navegação aérea e Infraestruturas

- 7<sup>th</sup> Meeting of the ‘SW FAB’ (Bloco de Espaço Aéreo Funcional do Sudoeste) *Council*;
- FAB Europa Central – *InterFAB Coordination Workshops*;
- Comissão Europeia – Comité dos programas *Global Navigation Satellite Systems* (GNSS);
- Comissão Europeia – Representação do Estado Português nas reuniões do *Admin Board* da *European GNSS Agency*;
- Comissão Europeia – Reunião sobre Estações *Ranging and Integrity Monitoring Stations* (RIMS) do EGNOS, no âmbito dos Programas GNSS;
- Comissão Europeia – *Single Sky Committee Seminar on the ATM Master Plan Edition 2015*;
- Comissão Europeia – Reuniões do NCP (NSA *Coordination Platform*)/*Single European Sky ATM Research* (SESAR) *Deployment Working Group*;
- Comissão Europeia – Reuniões do NCP *Safety Oversight Working Group*;
- Comissão Europeia – Reuniões do NCP *Interoperability (IOP) Working Group*;
- Comissão Europeia – *Single European Sky Committee meetings*;
- Comissão Europeia – *SESAR Joint Undertaking quarterly meetings*;
- Comissão Europeia – Reuniões do *Interim Deployment Steering Group* (IDSG);
- EASA – Reuniões *Standardisation Air Traffic Management / Air Navigation Services* (ATM/ANS);
- EASA – *EGNOS Oversight Meeting with NSA*;
- EASA – Reuniões do *Thematic Advisory Group Aerodromes* (TAG ADR);
- EASA – *Aerodromes workshop on the Implementation of ADR 139/2014*;
- EASA – *ADOP/2 pre-meeting of the Europeans*;
- EASA – Reunião no âmbito da *Notice of Proposed Amendment* (NPA) 2015-01 *Performance-Based Navigation* (PBN);

<sup>8</sup> 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.



- EASA – Reunião sobre novo regime de licenças de Controladores de Tráfego Aéreo (CTA);
- EASA – Reunião do *Supervisory Authority Committee* (SAC) do SW FAB;
- Eurocontrol – *Aeronautical Information Service/System Wide Information Management Team* (AIS/SWIM);
- Eurocontrol – Reuniões do Conselho Provisório;
- Eurocontrol – *Aeronautical Data Quality* (ADQ) Reguladores, no âmbito do Regulamento 73/2010;
- Eurocontrol – *Annual Aviation Crisis Management Workshop*;
- Eurocontrol – *European Aviation Crisis Coordination Cell* (EACCC) *Familiarization Session*;
- Eurocontrol – *NSA Coordination Platform FAB NSA Working Group*;
- Eurocontrol – Reunião sobre RNAV *Approach Implementation Working Group*;
- Eurocontrol – *Local Single Sky Implementation* (LSSIP) *Kick Off Event*;
- Eurocontrol – Reuniões do *Terrain Obstacle Data* (TOD) *Working Group*;
- Eurocontrol – *Network Operations Team* (NETOPS);
- Eurocontrol – *16<sup>th</sup> Plenary Meeting of the NCP* (NSA Coordination Platform) sobre Interoperabilidade;
- Eurocontrol – Reuniões do *Study Group of Alternates of the Permanent Commission*;
- ICAO/OACI *European and North Atlantic* (EUR/NAT) – 12.<sup>a</sup> e 13.<sup>a</sup> Reuniões do *North Atlantic Safety Oversight Group* (NAT-SOG);
- ICAO/OACI EUR/NAT – Reunião *Performance-Based Navigation* (PBN) *Task Force*;
- ICAO/OACI EUR/NAT – *Volcanic Ash Task Force Meeting Experts*;
- ICAO/OACI EUR/NAT – Simpósio do *NAT Systems Planning Group* (SPG);
- ICAO/OACI EUR/NAT – Reunião NAT SPG;
- ICAO/OACI EUR/NAT – Reunião do *NAT Communications, Navigation and Surveillance Group* (CNSG);
- ICAO/OACI EUR/NAT – 63.<sup>a</sup> e 64.<sup>a</sup> Reuniões do *European Air Navigation Planning Group* (EANPG) – *Coordination Group* (COG);
- ICAO/OACI EUR/NAT – 2015 *Security Incident Exercise* EACC;
- ICAO/OACI EUR/NAT – Reunião do *Meteorology Group* (METG) do EANPG.

### *Segurança Operacional*

- Comissão Europeia – *Air Safety Committee – Technical hearings*;
- Comissão Europeia – *Next Air Safety Committee*;
- Comissão Europeia – *Meeting of the Advisory Committee on application of the legislation on access to the groundhandling Market at Community Airports*;
- *Direction Générale de l'Aviation Civile* (DGAC France) – *Safety Seminar*;
- EASA – *European Coordination Center for Accident and Incident Reporting Systems* (Eccairs) *Steering Committee*;
- EASA – *7<sup>th</sup> and 8<sup>th</sup> Airworthiness Standardisation Meeting*;
- EASA – 6.<sup>a</sup> Cimeira sobre Implementação e Revisão do Programa Europeu de Segurança Operacional;
- EASA – Reuniões do Comité;
- EASA – *11<sup>th</sup> Air Crew Standardisation Meeting*;
- EASA – *Management Board* (MB) *Meetings*;



- EASA – *Meeting of Network of Analysts*;
- EASA – *Network of Analysts Safety Performance Indicators Subgroup Meetings*;
- EASA – *Thematic Advisory Group (TAG)*;
- EASA – *Flight Simulation Training Devices (FSTD) Expert Group Workshop*;
- EASA – *EU/Brazil Agreement Annex B Workshop*;
- *European Space Agency (ESA) – 5<sup>th</sup> User/Stakeholder Workshop on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)*;
- ICAO/OACI EUR/NAT – *European Regional Aviation Safety Group (RASG-EUR)/04*;
- ICAO/OACI – *RPAS Symposium*;
- ICAO/OACI – *ABIS National Continuous Monitoring Coordinators (NCCM) Meeting*;
- ICAO/OACI – *Establishment of the article 83 bis Task Force – Legal Committee Second Meeting*;
- ICAO/OACI – *2<sup>nd</sup> High Level Safety Conference*;
- ICAO/OACI – *Task Force of the 36<sup>th</sup> Session of the Legal Committee*.

#### *Medicina Aeronáutica*

- EASA – *Aircrew Medical Fitness Workshop*.

#### **Facilitação e Security**

- Seminário ECAC/CEAC e Eurocontrol – *Air Traffic Management Security*;
- Comissão Europeia – *Comités Aviation Security (AVSEC)*;
- Comissão Europeia – *AVSEC Revision of Regulation 1254/2009 Working Group*;
- Comissão Europeia – *AVSEC Expert Meeting on Explosive Detection Systems (EDS)*;
- Comissão Europeia – *Air Cargo Working Group*;
- Comissão Europeia – *Transport Working Group*;
- Comissão Europeia – *Reunião PREPARE – Radiological Preparedness and Post-accident Response in Europe*;
- Comissão Europeia – *Nato Meeting of Transport Group and Working Group*;
- Comissão Europeia – *Workshop Promoting Detection Standards in Nuclear and Radiological Security*;
- Comissão Europeia – *Reuniões de Avaliação de Risco de Zonas de Conflito*;
- Comissão Europeia – *Reuniões de Avaliação de Risco de Pre Loading Advanced Cargo Information (PLACI)*;
- Comissão Europeia – *Reunião DG HOME Secure Zone – Risks Posed to Civil Aviation arising from conflict zones*;
- Comissão Europeia – *Encontro Anual dos Inspetores da União Europeia*;
- Comissão Europeia – *Joint Meeting Nacional enforcement Bodies – Passengers of Reduced Mobility (PRM) rights when travelling by air*;
- Comissão Europeia – *Reunião ACC3 Practitioners Group (PG)*;
- Comissão Europeia – *Liquids, Aerosols and Gels (LAG) State of Intent Working Group*;
- EASA – *Cyber Security in Aviation*;
- ECAC/CEAC – *Security Forum*;
- ECAC/CEAC – *Working Group on Facilitation (FAL)*;
- ECAC/CEAC – *Workshop on Security Equipment and Technology*;
- ECAC/CEAC – *Reunião do Subgrupo de Imigração*;



- ECAC/CEAC – *Facilitation Sub Group on the Transport of Persons With Reduced Mobility (PRM)*;
- ECAC/CEAC – *Workshop on Risk Management*;
- ECAC/CEAC – Reunião anual de auditores;
- ECAC/CEAC – *16<sup>th</sup> Meeting of the Explosive Detection Dogs (EDD) Study Group*;
- ICAO/OACI EUR/NAT – *AVSEC Group*;
- ICAO/OACI EUR/NAT – Reunião ACC3 *Practitioners Group (PG)*;
- ICAO/OACI – Fórum Internacional *Aviation Safety in Africa (AFI) Aviation Week*;
- ICAO/OACI – *1<sup>st</sup> Meeting of ICAO Task Force on Remotely Piloted Aircraft Systems (RPAS)*.

### 3.1.3. Realização de Auditorias de Organizações Internacionais à ANAC

Dentro do setor da aviação civil, existem vários organismos internacionais como a EASA, a ICAO/OACI, a ECAC/CEAC ou a própria Comissão Europeia, que definem as diretrizes pelas quais os seus membros se orientam. Essas organizações internacionais em causa avaliam o exercício da atividade de regulação do sistema de aviação civil nacional, com carácter periódico e sistemático, através da realização de auditorias ou inspeções à ANAC, enquanto membro representante do Estado Português, de modo a avaliar as práticas do regulador nas organizações reguladas.

Em 2015, a ANAC foi alvo de 4 auditorias/inspeções externas, por parte de 2 organizações internacionais, em diversos âmbitos, nomeadamente:

- 1 *Inspeção* da EASA, no âmbito da medicina aeronáutica: *EASA Standardisation Inspection*, Ref #MED.PT.10.2015;
- 1 *Inspeção* da EASA, no âmbito do licenciamento de pessoal: *EASA Standardisation Inspection*, Ref #FCL.PT.10.2015;
- 1 *Inspeção* da EASA, no âmbito dos simuladores: *EASA Standardisation Inspection*, Ref #FSTD.PT.10.2015;
- 1 *Inspeções* da Comissão Europeia ao aeroporto do Funchal, no âmbito da *Security*.

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

Enquanto parceiro, a ANAC é também chamado 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 2015, designadamente:

- Participação na inspeção ATM/ANS da EASA, à ENAIRE (ACC Sevilla9), no âmbito do SW FAB;
- Participação na inspeção ATM/ANS da EASA, ao Montenegro;
- Participação na inspeção ATM/ANS da EASA, à Letónia;



- Participação na EASA *Standardisation Inspection* à Finlândia, no âmbito da Aeronavegabilidade;
- Participação na EU *Assessment Mission* da Comissão Europeia, a Moçambique;
- Participação na auditoria da ECAC à Autoridade da Aviação Civil da Albânia, no âmbito da *Security*;
- Participação na auditoria da ECAC à Autoridade da Aviação Civil da Turquia, no âmbito da *Security*.

### 3.2. REGULAMENTAÇÃO

Para além da definição das linhas estratégicas e de políticas gerais e setoriais para a aviação civil, a elaboração de propostas legislativas e produção de regulamentação pela ANAC permite densificar a atividade regulatória e de supervisão da Autoridade, bem como corrigir alguns procedimentos oportunamente identificados por intermédio das auditorias externas de que a ANAC tem sido alvo, por parte da ICAO/OACI, EASA e Comissão Europeia, além de permitir, ainda, a implementação de boas práticas emanadas das organizações internacionais e europeias anteriormente referidas.

O Conselho de Administração da ANAC aprovou diversos projetos de diplomas e de regulamentos no ano de 2015, com referência a diversas matérias no âmbito da aviação civil, e que se inserem no quadro da missão, conforme elencado nos pontos 2.2.1 e 2.2.2. do presente documento.

De referir ainda que, para 2015, estava prevista a aprovação pelo CA de outros projetos de diplomas e de regulamentos, em sede de PA e de QUAR, que não se concretizaram como inicialmente planeado:

- Projeto legislativo para a criação de normativo legal para a supervisão da atividade de reboque de planadores e lançamento de paraquedistas por entidades com estatuto de utilidade pública ou sem fins lucrativos – a matéria prevista neste Indicador encontra-se já regulada no Regulamento (UE) n.º 965/2012, da Comissão, de 05 de outubro de 2012 aplicável às operações aéreas, regulamento esse que já sofreu diversas alterações até à data e que irá muito brevemente passar a aplicar-se a este conjunto de atividades;
- Projeto legislativo relativo à parte pública do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil – a proposta relativa a este diploma foi adiada face à entrada em vigor de um novo regulamento europeu (Regulamento (UE) n.º 2015/1998, da Comissão, de 05 de novembro de 2015), que vem consolidar o Regulamento (EU) n.º 185/2010, da Comissão, de 04 de março de 2010 e respetivo ato de execução e medidas pormenorizadas;
- Regulamento relativo a Estações rádio-elétricas – a falta de recursos inviabilizou a finalização deste diploma;
- Projeto legislativo que altera o Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de julho, relativo ao licenciamento do acesso às atividades de assistência em escala nos aeródromos situados no território nacional e abertos ao tráfego comercial – tendo em conta que ainda estão em curso os concursos internacionais para as atividades de assistência

em escala, não se afigurou oportuna a revisão do enquadramento legal atinente a esta matéria;

- Projeto de regulamento eTOD (*Electronic Terrain, Obstacle and Data*), que visa regulamentar o levantamento de dados e mapeamento de terreno e obstáculos, dando execução ao disposto no Regulamento (CE) n.º 73/2010, da Comissão, de 26 de janeiro de 2010 – este regulamento continua dependente da existência do documento Especificação para a Produção de Dados (*Data Production Specification – DPS*), de acordo com o ISO 19131 dos sistemas de informação geográfica, que inclui a obrigação de fornecimento dos metadados (ISO 19115). O DPS nacional encontra-se atualmente numa fase de finalização, fruto de trabalho conjunto com a empresa NAV Portugal, E.P.E, em que se procura alinhar os requisitos do Anexo 15 da ICAO com os requisitos do sobredito regulamento europeu e com o esquema da linguagem de transação de dados AIXM 5.1. Adicionalmente, a EASA encontra-se a preparar regulamentação que irá substituir o Regulamento (CE) n.º 73/2010, sabendo-se já que algumas das obrigações expressas neste último irão desaparecer, pelo que se considerou aconselhável adiar a saída de um regulamento nacional sobre esta matéria.

A ANAC colaborou, ainda, na análise de diversos projetos legislativos de natureza transversal à Administração Pública e à sociedade em geral, destacando-se, nesta sede:

- Projeto de decreto-lei que aprova a orgânica do Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica;
- Projeto de decreto-lei que procede à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 93/2010, de 27 de julho, que transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva n.º 2003/87/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Julho de 2003, relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa, concluindo a transposição, no que diz respeito às atividades de aviação, da Diretiva 2009/29/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, a fim de melhorar e alargar o regime comunitário de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa;
- Projeto de portaria prevista nos n.ºs 1 e 2 do artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 93/2010, de 27 de Julho para fixação das taxas a cobrar pela análise e atualização dos planos de monitorização dos operadores de aeronaves abrangidos pelo Regime CELE;
- Projeto de lei que concede ao Governo autorização legislativa para rever o Código de Processo nos Tribunais Administrativos, o Estatuto dos Tribunais Administrativos e Fiscais, o Código dos Contratos Públicos, o Regime Jurídico da Urbanização e da Edificação, a Lei de Participação Procedimental e de Ação Popular, a Lei da Tutela do Estado sobre as Autarquias Locais, a Lei de Acesso aos Documentos Administrativos e a Lei de Acesso à Informação sobre Ambiente;
- Projeto de decreto-lei relativo à aquisição e utilização de serviços de computação em nuvem, de centros de dados e de serviços de comunicações;
- Projeto de resolução do Conselho de Ministros relativo à obrigatoriedade de utilização da plataforma de interoperabilidade da Administração Pública;
- Projeto de decreto-lei que procede à quinta alteração ao Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, que estabelece a obrigatoriedade de disponibilização do livro de

reclamações a todos os fornecedores de bens ou prestadores de serviços que tenham contacto com o público em geral;

- Projeto de decreto-lei que aprova o Regulamento de entrada, em território nacional, de navios de guerra estrangeiros, da operação de aeronaves de Estado estrangeiras, e de entrada, movimentação e permanência de forças estrangeiras que se desloquem por via terrestre, constante do anexo ao presente decreto-lei e que dele faz parte integrante.

### 3.2.1. Projetos Legislativos Finalizados

Em termos de Projetos legislativos, foram remetidos ao Governo, no decurso do ano, os seguintes diplomas:

- Revisão do Projeto de Decreto-Lei que regula a prestação de serviços de tráfego aéreo (transposição do Anexo 11 à Convenção de Chicago);
- Projeto de Decreto-Lei que regula a atribuição de um subsídio social de mobilidade aos cidadãos beneficiários, no âmbito dos serviços aéreos e marítimos entre o Continente e a Região Autónoma da Madeira e entre esta e a Região Autónoma dos Açores, prosseguindo objetivos de coesão social e territorial<sup>9</sup>;
- Projeto de Portaria procede à derrogação temporária da restrição operacional constante do n.º 8 do artigo 2.º da Portaria n.º 303-A/2004, de 22 de março, alterada pela Portaria n.º 259/2005, de 16 de março, concedendo às aeronaves autorizadas a aterrar durante o período noturno no aeroporto de Lisboa a possibilidade de procederem, logo após a aterragem, à inversão de potência (*reverse thrust*)<sup>10</sup>;
- Projeto de alteração do Despacho n.º 15166/2012, de 16 de novembro, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 228, de 26 de novembro (Despacho de designação dos AFIS)<sup>11</sup>;
- Revisão (em coordenação com a Autoridade Aeronáutica Nacional) do projeto de Despacho conjunto do Ministro da Defesa Nacional e do Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, que adota, para implementação pelo Estado Português, o documento da Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (EUROCONTROL) intitulado Especificação para Regras Harmonizadas para o Tráfego Aéreo Operacional a operar em conformidade com Regras de Voo por Instrumentos no Espaço Aéreo Controlado da Área da Conferência Europeia de Aviação Civil (*Specifications for harmonized Rules for Operational Air Traffic (OAT) under Instrument Flight Rules (IFR) inside controlled Airspace of the ECAC Area (EUROAT)*), edição 2.0, aprovado em 7 de outubro de 2013<sup>12</sup>;
- Revisão da proposta de Lei de Autorização Legislativa e projeto de Decreto-Lei (autorizado) que visa estabelecer o regime jurídico aplicável às servidões aeronáuticas civis, bem como à balizagem aeronáutica de obstáculos;
- Projeto de decreto-lei que aprova o regime jurídico aplicável à produção de cartas aeronáuticas e à prestação de serviços de informação aeronáutica. Estabelece ainda

<sup>9</sup> Decreto-Lei n.º 134/2015, de 24 de julho

<sup>10</sup> Portaria n.º 241-A/2015, de 12 de agosto

<sup>11</sup> Despacho n.º 6504/2015, publicado na 2.ª série do DR de 11 de junho de 2015

<sup>12</sup> Despacho n.º 9731/2015, publicado na 2.ª série do DR n.º 166, de 22 de agosto de 2015

os requisitos de qualidade a satisfazer pelos dados aeronáuticos e pela informação aeronáutica, em termos de exatidão, de resolução e de integridade. Define igualmente o regime sancionatório aplicável às infrações ao presente decreto-lei, bem como ao Regulamento (UE) n.º 73/2010, da Comissão, de 26 de janeiro de 2010, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1029/2014, da Comissão, de 26 de setembro de 2014, que estabelece os requisitos aplicáveis à qualidade dos dados aeronáuticos e da informação aeronáutica no céu único europeu;

- Proposta de Lei de Autorização Legislativa e projeto de Decreto-Lei (Autorizado) que visa criar o regime de licenciamento aplicável aos Operadores de Estação Aeronáutica e aos Agentes de Informação de Tráfego de Aeródromo;
- Projeto de decreto-lei que estabelece o regime jurídico da atribuição das autorizações de exploração dos serviços aéreos comerciais não regulares extracomunitários e procede à classificação dos mesmos;
- Decreto-lei que:
  1. Cria o regime sancionatório aplicável ao regime jurídico do céu único europeu, constante dos Regulamentos (CE) n.ºs 549/2004, 550/2004, 551/2004 e 552/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, alterados pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, e das regras de execução aprovadas pela Comissão com base nos regulamentos anteriores, ao abrigo do artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004.
  2. Cria também o regime sancionatório aplicável ao Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011, que estabelece regras detalhadas para as licenças de controlador de tráfego aéreo e certos certificados em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, com exceção do regime sancionatório relativo às normas respeitantes à certificação médica, que constam de diploma próprio; e
  3. Define ainda as situações em que os prestadores de serviços de navegação aérea podem recusar a prestação de serviços de navegação aérea de apoio à aviação civil a entidades utilizadoras desses serviços, com fundamento no não pagamento, por essas entidades, de taxas de terminal ou de taxas de rota e os procedimentos a utilizar em tais casos.

### 3.2.2. Projetos de Regulamentos Finalizados

Durante o ano, foram ainda finalizados os seguintes projetos de regulamentos:

- Regulamento sobre balizagem aeronáutica de obstáculos artificiais, que foi apreciado em reunião do CA de 28.12.2016. Tendo em consideração que o presente regulamento visa dar execução a uma norma do anteprojeto de decreto-lei (autorizado) que visa estabelecer o novo regime jurídico aplicável às servidões aeronáuticas civis, bem como à balizagem aeronáutica de obstáculos, deliberou o CA que a aprovação e posterior consulta pública (para efeitos do disposto no artigo 30.º dos Estatutos da ANAC, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março) do presente projeto de regulamento deverá aguardar pela aprovação e publicação de tal decreto-lei (que contém a norma habilitante para a aprovação do presente regulamento);



- Regulamento que aprova os modelos dos documentos de identificação do pessoal da ANAC que desempenhe funções de fiscalização, de inspeção ou de auditoria, bem como as características técnicas e os elementos de segurança dos referidos documentos de identificação<sup>13</sup>.

### 3.2.3. Regulamentação em Preparação

Considerou-se, neste ponto, a regulamentação que ainda não foi sujeita a aprovação do CA, quer por falta da existência da norma habilitante para a própria aprovação (ainda que finalizada do ponto de vista técnico), quer porque se iniciaram os trabalhos de preparação técnica ou os mesmos ainda estavam a decorrer no final do ano:

- Alteração do Decreto-Lei n.º 238/2004 relativamente aos ULM, para passar a incluir autogiros e giroplanos;
- Regulamento ANAC para certificação de organizações de manutenção não abrangidas pela regulamentação comunitária (aeronaves do Anexo 2);
- Regulamento ANAC para certificação de organizações de gestão de continuidade de aeronavegabilidade não abrangidas pela regulamentação comunitária (aeronaves do Anexo 2)
- Projeto de Regulamento relativo à utilização de aeronaves não tripuladas – a colocação em consulta pública, por parte da EASA, das futuras regras técnicas e princípios (de onde decorrem soluções técnicas diferentes das que constavam do anteprojecto de decreto-lei preparado pela ANAC) a desenvolver em sede de legislação europeia sobre a utilização deste tipo de aeronaves (vulgo, “Drones”) e da estratégia definida pela Comissão Europeia para a Aviação Civil, motivou a ponderação sobre a oportunidade de propor ao Governo este projeto legislativo;
- Projeto de Portaria Conjunta para a definição dos requisitos para lançamento aéreo de produtos fitofarmacêuticos;
- Projeto de regulamento aprova os requisitos para a implementação do Plano de Ação Europeu para a Prevenção de Incursões na Pista, aprovado em maio de 2006, pela Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (EUROCONTROL), na sua versão atual.

### 3.3. SUPERVISÃO, INSPEÇÃO E FISCALIZAÇÃO DOS OPERADORES

Uma área especialmente importante na atividade da ANAC no âmbito da Regulação do setor de aviação civil reside na ação de supervisão efetuada, a nível da realização de ações de supervisão, inspeção e fiscalização (incluindo auditorias) dos operadores aéreos.

Portugal continuou sem ter operadores priorizados ou sob observação de segurança, tendo como ponto de referência os indicadores SAFA da EASA e no que se refere aos parâmetros da Segurança Operacional (*Safety*), refletindo a ação de supervisão realizada pela ANAC neste âmbito.

---

<sup>13</sup> Regulamento n.º 534/2015, de 29 de junho, publicado no DR, 2.ª Série, de 11 de agosto de 2015

Em termos dos operadores nacionais de transporte aéreo e de trabalho aéreo, Registrou-se um aumento na ação de supervisão na ordem dos 44%, em relação a período homólogo. Considerando o muito ligeiro aumento do seu universo face ao ano anterior, este aumento refletiu-se num aumento do rácio correspondente para 5,2.

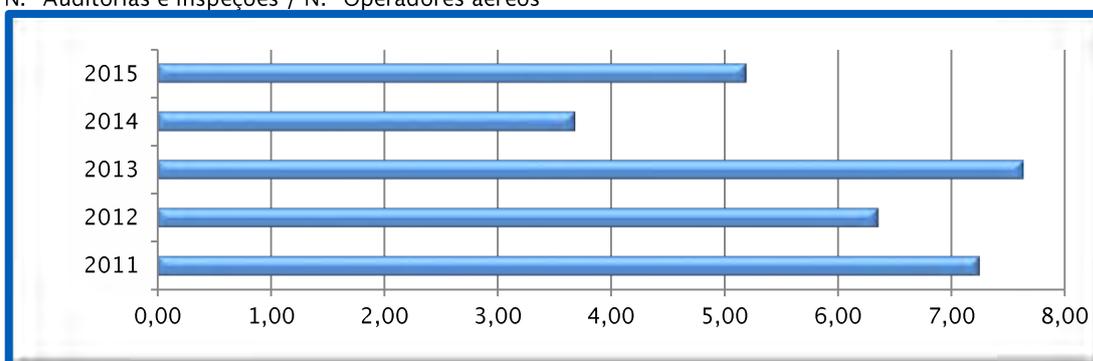
### QUADRO 3 – Ação de Supervisão: Operadores Aéreos, 2011-2015

	Ano				
	2011	2012	2013	2014	2015
N.º de auditorias e inspeções efetuadas a operadores nacionais	355	305	374	151	218
N.º operadores nacionais certificados*	49	48	49	41	42

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

### GRÁFICO 6 – Ação de Supervisão: Operadores Aéreos, 2011-2015

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, e que tem subjacente a sua supervisão prévia.

No quadro seguinte, pode-se constatar uma redução em 2015 na concessão destas licenças, relativamente a 2014.

### QUADRO 4 – Licenciamento de Operadores de Transporte Aéreo, 2011-2015

	Ano				
	2011	2012	2013	2014	2015
Concessão de licenças de transporte aéreo extracomunitário (rota)	6	9	5	8	4
Concessão e alteração de licença de exploração de operadores	12	13	26	12	9

No segmento da assistência em escala, em termos de concessão, alteração, renovação ou cancelamento de novas licenças de acesso à atividade, no ano de 2015 verificou-se uma redução de cerca de 57% face a 2014, tendo-se voltado a registar valores aproximados aos assinalados em 2012 e 2013.

#### QUADRO 5 – Licenciamento de Operadores de Assistência em Escala, 2011–2015

	Ano				
	2011	2012	2013	2014	2015
Licenças de acesso à atividade de operadores de assistência em escala	104	38	35	92	40

A ação de supervisão aos operadores reside, também, nas autorizações de trabalho aéreo a operadores estrangeiros que, desde 03 de abril de 2013, passaram a ser emitidas ao abrigo do Decreto-Lei n.º 44/2013, publicado a 02 de abril, mais exatamente com base nos seus artigos 25.º a 27.º.

Em 2015, e neste âmbito, foi dada autorização a 19 operadores estrangeiros para exercer a atividade de trabalho aéreo, significando um decréscimo de cerca de 24% face ao ano anterior.

#### QUADRO 6 – Autorizações de Trabalho Aéreo a Operadores Estrangeiros\*, 2011–2015

	Ano				
	2011	2012	2013	2014	2015
N.º de autorizações a operadores estrangeiros*	35	28	23	25	19

\* 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. Conforme se pode constatar no quadro, houve uma diminuição ligeira nas autorizações de sobrevoo e aterragem em território nacional, enquanto que nas restantes autorizações verificou um ligeiro aumento, embora não expressivo.

#### QUADRO 7 – Autorizações de Voos, 2011–2015

	Ano				
	2011	2012	2013	2014	2015
Autorizações de voos internacionais em aeródromos nacionais	333	252	325	316	339
Autorizações de sobrevoo e aterragem em território nacional	608	522	611	915	802
Autorizações de voo para operações em rotas sujeitas a Obrigações de Serviço Público (OSP)	4	44	6	5	6

No âmbito da supervisão das condições de exercício das atividades da aviação civil, e parcialmente em resultado da ação de supervisão realizada em 2015 e anos anteriores, foram concluídos 153 processos de contraordenação, cuja divisão por assunto se encontra efetuada no Quadro 6.

Tal significou um incremento de cerca de 34,2% face ao ano anterior, sendo que os motivos com maior incidência foram os relativos a passageiros desordeiros e às Obrigações de Serviço Público, que, conjuntamente, representam cerca de 82,4% no total de processos de contraordenação concluídos.

### QUADRO 8 – Processos de Contraordenação concluídos, por assunto, 2013–2015

	Ano		
	2013	2014	2015
Faixas horárias e <i>Slots</i> (DL (Decreto-Lei) n.º 109/2008)	0	38	5
Passageiros desordeiros (DL n.º 254/2003)	6	44	103
Não pagamento da taxa de segurança (DL n.º 102/91, alterado pelo DL n.º 11/2004)	0	11	10
Ultraleves (DL n.º 238/2004, alterado pelo DL n.º 283/2007))	8	5	3
Direitos dos passageiros (Reg. (CE) n.º 261/2004; DL n.º 209/2005)	0	5	5
Livro de reclamações (DL n.º 156/2005)	0	4	0
Operações (DL n.º 289/2003) e Infraestruturas (DL n.º 186/2007, alterado pelo DL n.º 55/2010)	0	1	1
Trabalho Aéreo (DL n.º 44/2013)	0	2	1
Incumprimento de ordens ou mandados legítimos da ANAC (art.º 7º DL n.º 10/2004)	0	2	2
Licenciamento de pessoal (DL n.º 17-A/2004)	0	2	0
Passageiros de Mobilidade Reduzida (DL 254/2012)	0	0	1
Obrigações de Serviço Público (DL 138/99)	0	0	23
Manutenção (DL 66/2003)	0	0	3
<b>TOTAL</b>	<b>14</b>	<b>114</b>	<b>153</b>

Outra competência da ANAC a nível da regulação do setor consiste na supervisão das condições do exercício das atividades da aviação civil, através de instrumentos vários, dos quais se destaca, em 2015, o estabelecimento do nível da receita máxima por passageiro para os aeroportos sujeitos a regulação económica.

#### 3.4. SUPERVISÃO, INSPEÇÃO E FISCALIZAÇÃO DAS ORGANIZAÇÕES

Em 2015, e no campo das inspeções realizadas a Organizações de Manutenção, registou-se uma redução de cerca de 13% no número daquelas Organizações, em relação ao ano transato.

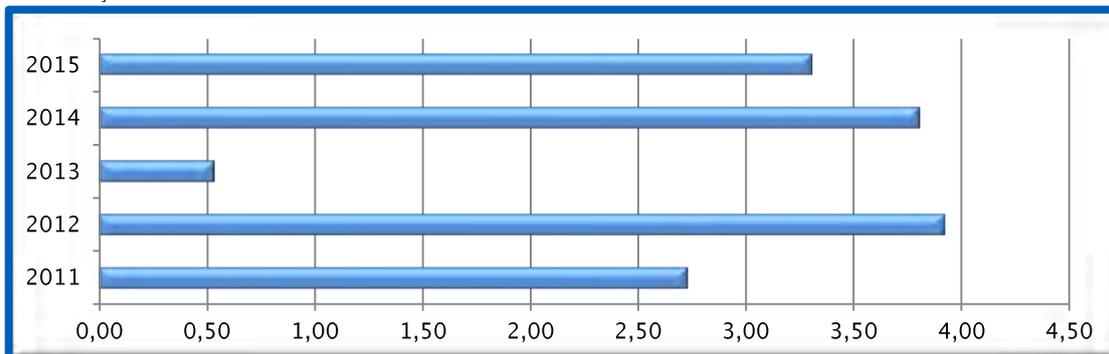
Tendo em conta que o respetivo universo se manteve inalterável, em número, nos últimos anos, tal redução refletiu-se numa equivalente redução do rácio de inspeções realizadas, que em 2015 passou para 3,3.

#### QUADRO 9 – Ação de Supervisão: Organizações de Manutenção, 2011–2015

	Ano				
	2011	2012	2013	2014	2015
N.º de organizações de manutenção inspecionadas	71	102	14	99	86
N.º de organizações de manutenção	26	26	26	26	26

### GRÁFICO 7 – Ação de Supervisão: Organizações de Manutenção, 2011–2015

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



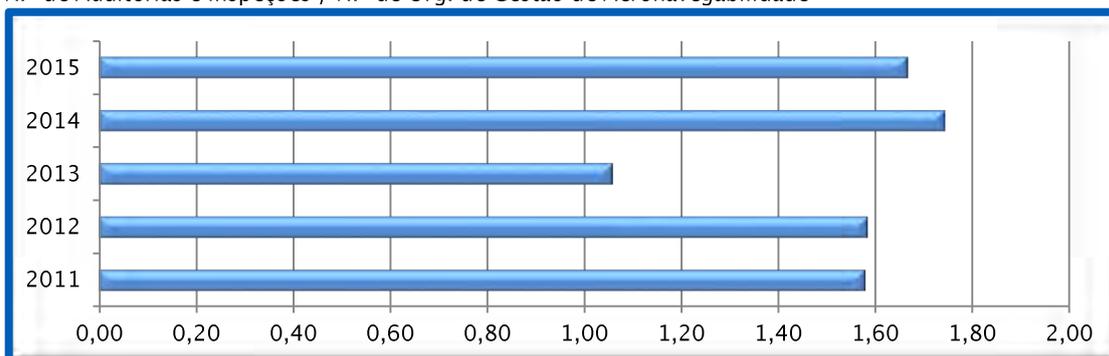
Nas organizações de Gestão de Aeronavegabilidade, em 2015, houve uma redução de apenas 1,6% do número de inspeções realizadas, mais insignificante em resultado da quase manutenção do seu universo. Tal traduziu-se num rácio de inspeções de cerca de 1,7.

### QUADRO 10 – Ação de Supervisão: Organizações de Gestão de Aeronavegabilidade, 2011–2015

	Ano				
	2011	2012	2013	2014	2015
N.º de organizações de gestão de aeronavegabilidade inspecionadas	60	57	36	61	60
N.º de organizações de gestão de aeronavegabilidade	38	36	34	35	36

### GRÁFICO 8 – Ação de Supervisão: Organizações de Gestão de Aeronavegabilidade, 2011–2015

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



## 3.5. SUPERVISÃO, INSPEÇÃO E FISCALIZAÇÃO DAS INFRAESTRUTURAS

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

Para o ano de 2015 houve uma aposta no aumento do nível de supervisão de infraestruturas face aos anos anteriores, resultando num acréscimo de 18% em relação a 2014, no número de auditorias e inspeções. Mesmo considerando o aumento de infraestruturas aeroportuárias existentes, conseguiu-se aumentar, igualmente, o rácio de inspeções de 0,95, em 2014, para 1,09, em 2015.

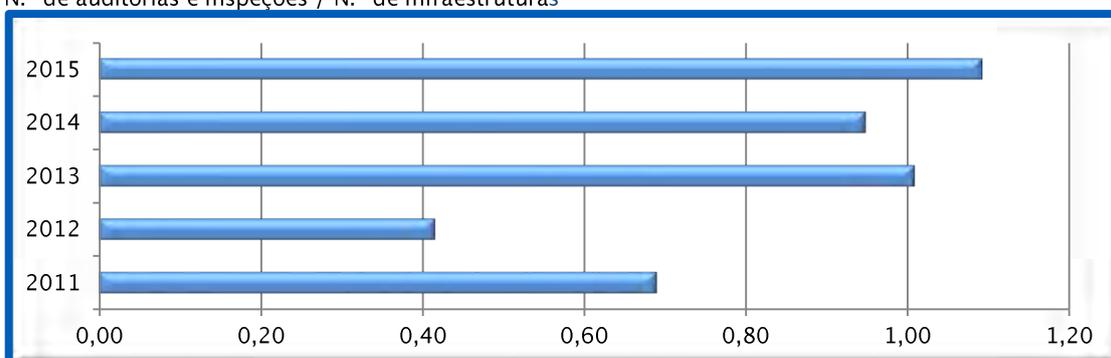
#### QUADRO 11 – Ação de Supervisão: Infraestruturas Aeroportuárias, 2012–2015

	Ano				
	2011	2012	2013	2014	2015
N.º de infraestruturas aeroportuárias inspecionadas	78	47	116	110	130
N.º de infraestruturas aeroportuárias*	113	113	115	116	119

\* Infraestruturas aeroportuárias e prestadores de serviço de navegação aérea. Não estão contabilizadas neste quadro as pistas de ultraleves aprovadas, em número de 25 à data de 31 de dezembro de 2015

#### GRÁFICO 9 – Ação de Supervisão: Infraestruturas Aeroportuárias, 2011–2015

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



### 3.6. SUPERVISÃO, INSPEÇÃO E FISCALIZAÇÃO DAS AERONAVES

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

Dentro deste âmbito, são efetuadas inspeções quer ao abrigo do Programa *Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring*<sup>14</sup> (ACAM), quer por amostragem das aeronaves inscritas no RAN.

Em 2015, verificou-se um aumento no número global de aeronaves nacionais inspecionadas em 300% em relação ao ano de 2014, estando, contudo, algo aquém do número de inspeções realizadas a estas aeronaves até 2013. Esta diferença encontra explicação na dificuldade da alocação de recursos humanos com as competências e *know how* necessários para a prossecução desta atividade.

<sup>14</sup> Programa da EASA de amostragens da frota de aeronaves inscritas no Registo Aeronáutico Nacional.

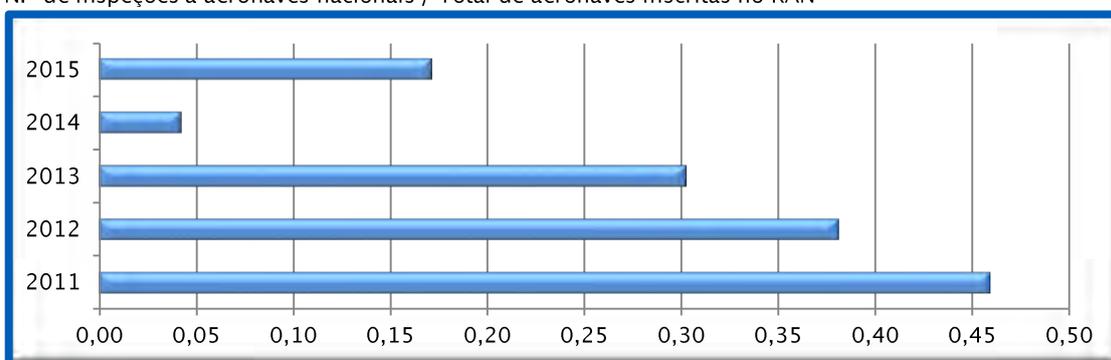
## QUADRO 12 – Ação de Supervisão: Aeronaves Nacionais, 2011–2015

	Ano				
	2011	2012	2013	2014	2015
N.º de aeronaves inspecionadas no âmbito do Programa ACAM <sup>15</sup>	107	101	97	18	1
N.º de aeronaves nacionais inspecionadas	470	371	273	34	207
N.º de aeronaves inscritas no RAN	1257	1239	1223	1218	1211

Em termos globais, foram inspecionadas 208 aeronaves, representando 17,2% do número de aeronaves inscritas no RAN a 31 de dezembro de 2015, número esse que tem vindo a decrescer continuamente desde 2011.

## GRÁFICO 10 – Ação de Supervisão: Aeronaves Nacionais, 2011–2015

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



Também os operadores estrangeiros são objeto da ação de supervisão da ANAC, no que diz respeito às suas aeronaves. Em 2015, conseguiu-se inverter a tendência decrescente que se vinha a verificar no número destas inspeções para as aeronaves estrangeiras que utilizaram infraestruturas aeroportuárias nacionais, até 2014, tendo as mesmas aumentado perto de 153% em relação a 2014.

O volume de voos de países terceiros, bem como a carência de recursos humanos aptos para as inspeções SAFA, agravado pelo facto de ser exigido, especificamente para estas inspeções, um determinado nível de proficiência para que os auditores estejam habilitados à sua realização, de acordo com o preconizado pela ICAO e pela EASA, são alguns dos fatores que acabam por influenciar as inspeções realizadas neste âmbito.

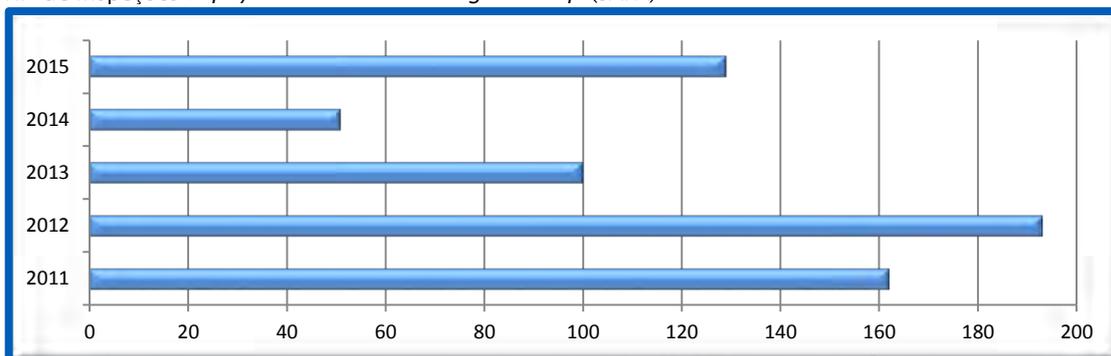
## QUADRO 13 – Ação de Supervisão: *Safety Assessment on Foreign Aircraft* (SAFA), 2011–2015

	Ano				
	2011	2012	2013	2014	2015
N.º de aeronaves estrangeiras inspecionadas	162	193	100	51	129

<sup>15</sup> Programa da EASA de amostragens da frota de aeronaves inscritas no Registo Aeronáutico Nacional.

## GRÁFICO 11 – Ação de Supervisão: *Safety Assessment on Foreign Aircraft (SAFA)*, 2011–2015

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



### 3.7. CONSUMIDORES – PROTEÇÃO AO PASSAGEIRO

Em 2015, foram rececionadas na ANAC 7.355 reclamações de passageiros, incluindo as oriundas do Livro de Reclamações e as que chegaram à ANAC por outras vias. Tal representou um decréscimo de cerca de 25,5% face ao ano anterior, influenciado sobretudo pela diminuição das reclamações com origem no Livro de Reclamações, já que o número de reclamações até aumentou considerando as outras vias.

Não obstante, continuam a ser as que têm como origem o livro de Reclamações as mais numerosas, representando mais de 83% do total de reclamações recebidas no âmbito do Regulamento n.º 261/2004, de 11 de fevereiro, e da Convenção de Montreal, quando representavam cerca de 88%, em 2014.

QUADRO 14 – Total de Reclamações de Passageiros recebidas em 2014 e 2015, 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	
	2014	2015	2014	2015	2014	2015
Cancelamento	1.461	721	325	342	<b>1.786</b>	<b>1.063</b>
Atraso	2.998	1.374	691	705	<b>3.689</b>	<b>2.079</b>
Recusa de embarque	510	393	62	45	<b>572</b>	<b>438</b>
Passageiros de Mobilidade Reduzida	26	10	1	0	<b>27</b>	<b>10</b>
Bagagem	1.449	1.164	26	48	<b>1.475</b>	<b>1.212</b>
Outros motivos	2.263	2.474	66	79	<b>2.329</b>	<b>2.553</b>
<b>TOTAL</b>	<b>8.707</b>	<b>6.136</b>	<b>1.171</b>	<b>1.219</b>	<b>9.878</b>	<b>7.355</b>

As razões que mais motivaram as reclamações recebidas em 2015 foram relativas a 'Outros motivos' (35%), seguidas pelas reclamações com origem em atraso dos voos (28%), que era o motivo com maior incidência no ano anterior. Também os motivos



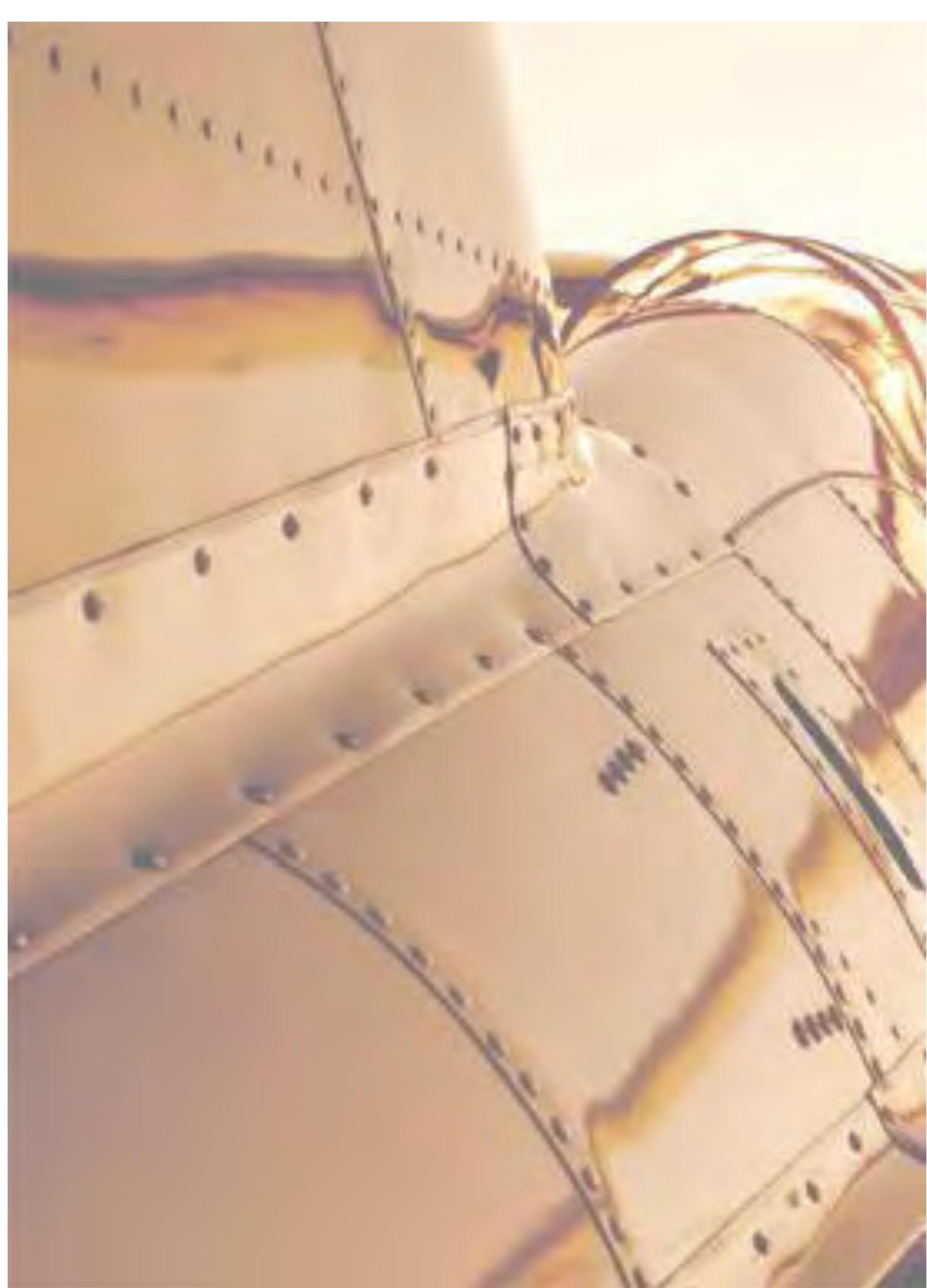
relacionados com o 'Cancelamento' e com a 'Bagagem' trocaram de posição face ao período homólogo.

O único motivo a registar aumento de reclamações em termos absolutos, foram os 'Outros motivos', que detêm a maior representatividade em relação ao total de reclamações recebidas, com um acréscimo na ordem dos 9,6% face a 2014. Em termos relativos, as maiores variações negativas verificaram-se na redução de representatividade dos motivos por 'Atraso' (de cerca de 37%, em 2014, para 28%, em 2015) e por 'Cancelamento' (de cerca de 18%, em 2014, para 14,5%, em 2015). À semelhança do verificado em 2014, os restantes motivos que originaram reclamações têm a menor expressão no total das reclamações, com destaque para os referentes aos 'Passageiros de Mobilidade Reduzida'.

No que diz respeito aos processos de reclamação concluídos em 2015, num total de 9.175 processos, 3.501 são referentes a processos que transitaram de anos anteriores (2011 a 2014), e 5.674 dizem respeito a processos rececionados em 2015, correspondendo a uma taxa de encerramento dos processos de cerca de 77%.

Realça-se que o número de processos concluídos em 2015 foi superior ao número de processos rececionados no mesmo ano, fruto da continuidade do esforço acrescido já iniciado em 2014 para encerrar a maior parte dos processos pendentes.

De acordo com o exposto, e independentemente do grande esforço efetuado, não foi possível concluir todos os processos pendentes, tendo transitado 1.681 processos para 2016, em resultado do grande número de reclamações que deram entrada na ANAC até 2015, conjugado com a dependência de respostas por parte das transportadoras aéreas, muitas vezes demoradas.





## CAPÍTULO IV

### Execução do Plano de Atividades 2015



#### 4.1. QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO – QUAR

Com a entrada em vigor dos Estatutos da ANAC em 01 de abril de 2015, aprovados pelo Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, verificou-se uma alteração na natureza jurídica do então Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P. (INAC, I.P.).

Assim, por força da redenominação para Autoridade Nacional da Aviação Civil, esta Autoridade passou a ter a natureza de entidade administrativa independente, não sendo a sua atividade sujeita a superintendência ou tutela governamental, sem prejuízo da existência de um ministério responsável.

Nestes termos, a ANAC não se encontra no âmbito de aplicação da Lei n.º 66-B/2007, de 28 de dezembro (SIADAP), alterada pela Lei n.º 66-B/2012, de 28 de dezembro, não se encontrando, consequentemente, sujeita à obrigação legal de apresentar o QUAR.

Não obstante, e porque foi definido o QUAR do ex-INAC, I.P. para o ano de 2015 no final de 2014, nos termos da Lei n.º 66-B/2007, de 28 de dezembro, alterada pela Lei n.º 66-B/2012, de 31 de dezembro, considera-se pertinente incluir neste Relatório de Atividades uma análise breve àquele documento.

O QUAR definido para o ex-INAC, I.P. contempla a indicação das metas e indicadores de medida a cumprir para cada objetivo, que, por sua vez, decorre das opções estratégicas delineadas, agregando os objetivos operacionais mais relevantes que resultam dos objetivos anuais refletidos no Plano de Atividades para o ano em análise. Entende-se como adenda ao Plano de Atividades para o mesmo ano, a inclusão dos objetivos que, não constando daquele documento, foram definidos no QUAR de 2015.

Não deixou de ser efetuado um acompanhamento, periódico e sistemático, do desempenho da instituição, numa ótica de integração dos diversos instrumentos de gestão internos, permitiu identificar a necessidade de rever o QUAR inicialmente aprovado, com 14 indicadores de medida distribuídos por cinco Objetivos Operacionais.

As alterações realizadas com a revisão recaíram sobretudo no Objetivo Operacional 1 – “Garantir a evolução permanente da regulação, de acordo com as necessidades do setor, promovendo o seu desenvolvimento sustentado e a segurança”. Os indicadores foram reenumerados na sequência das alterações relativas à eliminação de um dos seus cinco indicadores referentes à produção de legislação. Alterou-se, ainda, a redação de outros dois indicadores relacionados com a produção de legislação. Estas alterações implicaram, necessariamente, um ajustamento dos pesos dos indicadores associados, tendo-se distribuído equitativamente o peso total do objetivo pelos 5 indicadores que passaram a compor aquele Objetivo (20 pontos percentuais para cada).

O Objetivo Operacional 5 – “ Melhorar a Qualidade dos serviços prestados e reforçar o posicionamento institucional do ex-INAC, I.P.” sofreu igualmente alterações, com a eliminação de um indicador, tendo o peso que lhe estava associado transferido para o indicador remanescente.

Elencam-se, de forma mais exaustiva, as alterações efetuadas, com as razões que se relembram seguidamente<sup>16</sup>, no caso dos diplomas legislativos:

- O diploma considerado no Indicador 1 – “Elaborar projeto legislativo para a criação de normativo legal para a supervisão da atividade de reboque de planadores e lançamento de paraquedistas por entidades com estatuto de utilidade pública ou sem fins lucrativos”, associado ao Objetivo Operacional 1, foi substituído por outro, passando a ter a seguinte redação: “Elaborar Projeto de Decreto-Lei que regula a atribuição de um subsídio social de mobilidade aos cidadãos beneficiários, no âmbito dos serviços aéreos e marítimos entre o Continente e a Região Autónoma da Madeira e entre esta e a Região autónoma dos Açores, prosseguindo objetivos de coesão social e territorial”.

Esta alteração decorre do facto de a matéria prevista no diploma substituído se encontrar já regulada no Regulamento (UE) n.º 965/2012, aplicável às operações aéreas, regulamento esse que já sofreu diversas alterações até à data;

- O diploma considerado no Indicador 3 – “Elaborar projeto legislativo relativo à parte pública do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil”, associado ao Objetivo Operacional 1, foi substituído por outro, com a seguinte redação: “Elaborar projeto de regulamento ETOD (*Electronic Terrain, Obstacle and Data*), que visa regulamentar o levantamento de dados e mapeamento de terreno e obstáculos, dando execução ao disposto no Regulamento (CE) n.º 73/2009, do Conselho, de 19 de janeiro.”

O primeiro projeto teve necessidade de ser adiado, em resultado da publicação de um novo regulamento europeu, que vem consolidar os Regulamentos (EU) n.º 185/2010 e respetivo ato de execução e medidas pormenorizadas;

- Foi eliminado o Indicador 5, “Elaborar projeto legislativo que altere o Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de julho, relativo ao licenciamento do acesso às atividades de assistência em escala nos aeródromos situados no território nacional e abertos ao tráfego comercial”, também associado ao mesmo Objetivo Operacional.

Efetivamente, tendo em conta que estão em curso concursos internacionais para as atividades de assistência em escala, não se afigurou oportuna a revisão do enquadramento legal atinente a esta matéria;

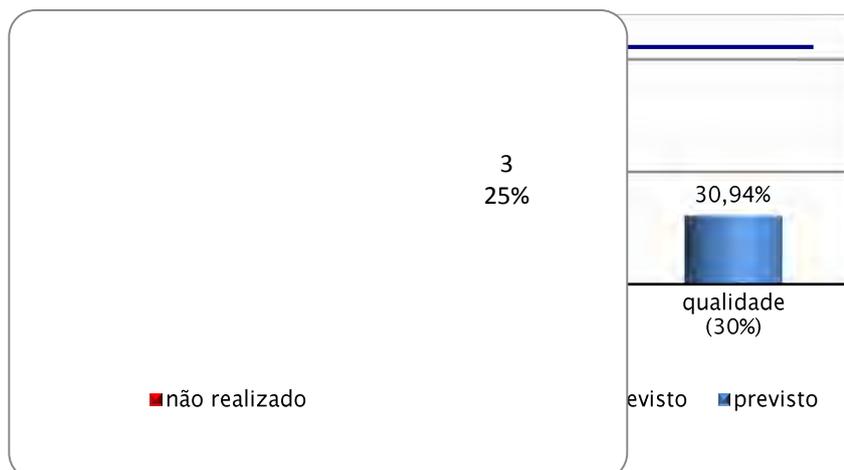
- Por fim, foi eliminado o Indicador 14 – “Reforçar as ações de controlo interno iniciadas em 2010”, alteração que se prende com o processo de reorganização da ANAC, tendo-se considerado que não é oportuna a realização das ações de controlo interno inicialmente programadas.

Em 2015, obteve-se uma avaliação quantitativa final de 109,8% de execução em relação ao QUAR estabelecido para o ex-INAC, I.P, tendo em conta a distribuição dos cinco Objetivos Operacionais previstos no QUAR pelas perspetivas de eficácia, eficiência e qualidade. Os resultados alcançados, segundo as perspetivas acima referidas, encontram-se demonstrados no gráfico seguinte.

---

<sup>16</sup> Cf. pág. 35.

GRÁFICO 12 – Desempenho global do QUAR por parâmetro de avaliação – % de realização ponderada



### Eficácia

Este parâmetro inclui dois objetivos operacionais, com cinco indicadores, pesando 40% na avaliação do serviço. A meta do primeiro objetivo operacional não foi alcançada, recaindo nesse objetivo a contribuição para que o resultado esperado do parâmetro não tenha sido atingido. Nem o facto de cinco dos sete indicadores integrados neste parâmetro terem tido resultados iguais ou acima do esperado conseguiu compensar o desempenho insuficiente dos restantes.

Para avaliação do cumprimento do Objetivo Operacional 1, com um peso de 60% no parâmetro, foram inscritos cinco indicadores de medida, referindo-se os quatro primeiros à produção de projetos legislativos. Os diplomas previstos nos Indicadores 1 e 2 foram aprovados pelo CA, respetivamente, antes do prazo definido quer na meta quer no valor crítico e no prazo estabelecido na meta. No que diz respeito ao Indicador 3, e considerando a existência de fatores supervenientes ao serviço, inesperados aquando da sua inclusão no QUAR, só não foi considerada a sua retirada do QUAR (e, consequentemente, do Plano de Atividades), dado que a constatação da necessidade de adiamento da elaboração deste diploma só veio a verificar-se no final do ano. Por esse motivo, embora exista a justificação para que o mesmo pudesse ser considerado Não Aplicável, optou-se por mantê-lo nesta análise ao QUAR, o que acabou por contribuir para um resultado abaixo do esperado para o Objetivo Operacional onde está inserido, influenciando negativamente o desempenho do parâmetro e, consequentemente, o desempenho do próprio QUAR. Relativamente ao Indicador 4, os trabalhos realizados traduzem-se em 54% de concretização, tendo sido também este indicador a contribuir negativamente para o desempenho do Objetivo Operacional em causa, pelo facto de não ter sido possível a sua finalização. A meta prevista para o Indicador 5, publicação de relatórios setoriais, foi atingida, tendo sido publicados os 7 relatórios/estudos planeados. Neste Objetivo Operacional, e para uma meta pretendida de 60%, atingiu-se uma avaliação global de 46,6%.

Os restantes dois indicadores de medida deste parâmetro foram inseridos no Objetivo Operacional 2, englobando a ação de supervisão da ANAC – Indicador 6 –, com 60% de contribuição para o objetivo, e a redefinição da metodologia para supervisão da atividade de transporte aéreo dos operadores licenciados, com 40% de peso no objetivo no Indicador de medida n.º 7. No Indicador 6, as 2.065 ações inspetivas realizadas pelas



Autoridade Nacional da Aviação Civil

várias Unidades Orgânicas (UO) foram suficientes para o cumprimento da meta estabelecida, definida no intervalo de [2.000;2.094] ações para 2015, considerando um valor crítico de 2.356 ações inspetivas, associado ao melhor desempenho (ano 2013). No que releva ao Indicador 7, a apresentação dos dois documentos previstos – relatório de auditoria e informação de supervisão económico–financeira – veio permitir o cumprimento da meta prevista. Como tal, o desempenho neste objetivo operacional foi de 40%, para uma ponderação definida de 40%.

### *Eficiência*

Neste parâmetro, superou-se o esperado, considerando que atingiu 44,2% face a ponderação prevista de 30%. Os dois objetivos operacionais que integram este parâmetro estão relacionados com a sustentabilidade económico–financeira (Objetivo Operacional n.º 3) e as competências dos recursos humanos (Objetivo Operacional n.º 4), tendo sido definidos dois indicadores de medida em cada um. Ambos os objetivos operacionais tiveram resultados acima das expectativas (162,5% e 137,4%, respetivamente), reflexo da superação de todos os indicadores de medida que integram cada um.

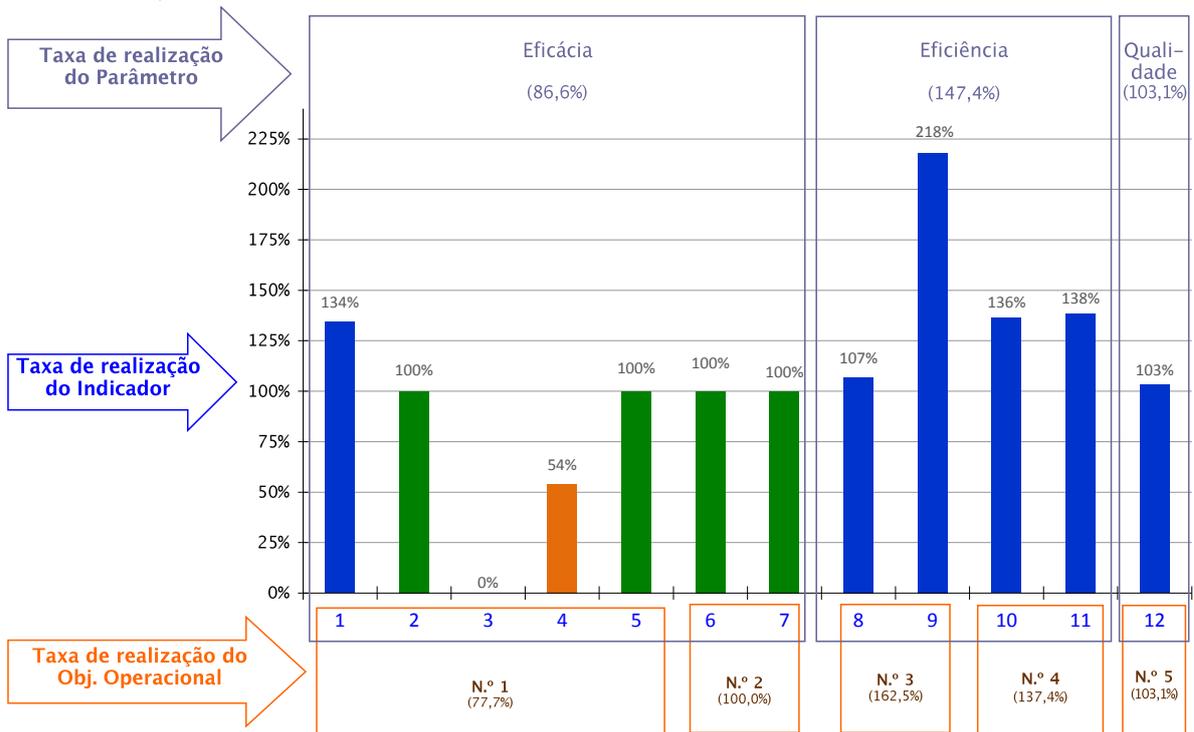
### *Qualidade*

Neste parâmetro, o desempenho da ANAC foi avaliado através da análise do grau de concretização do Objetivo Operacional 5 – “Melhorar a Qualidade dos serviços prestados e reforçar o posicionamento institucional da ANAC”. Com uma ponderação prevista de 30%, alcançou-se um resultado de 30,94% no parâmetro da Qualidade. Este Objetivo foi composto apenas por um indicador de medida, o Indicador 12, referente à concretização de iniciativas dirigidas aos *stakeholders*, que foi ligeiramente superado (11 ações realizadas face a 9 planeadas), o que se deveu à existência da necessidade de promover iniciativas inicialmente não programadas, de acordo com as necessidades apuradas no decurso do ano.

O desempenho para cada um dos indicadores de medida associados aos cinco objetivos definidos e repartidos pelas perspetivas Eficácia, Eficiência e Qualidade, em 2015, é apresentado de forma agregada no gráfico seguinte, não considerando as ponderações previstas para cada item representado.

É posteriormente apresentado o documento referente ao QUAR 2015.

GRÁFICO 13 – Avaliação Global do QUAR (por parâmetros, por objetivos e por indicadores)



QUADRO 15 – QUAR 2015

QUADRO DE AVALIAÇÃO E RESPONSABILIZAÇÃO - 2015

Versão: 08-04-2016

Ministério da Economia

Entidade: ex-INAC, I.P.

MISSÃO: Promover o desenvolvimento seguro, eficiente e sustentado das atividades de aviação civil através da supervisão, regulação, regulamentação, certificação, licenciamento, homologação e fiscalização dessas atividades.

Objetivos Estratégicos

DESIGNAÇÃO

OE 1: Garantir a segurança da aviação civil promovendo uma eficaz regulação e regulamentação do setor, bem como a eficiente ação inspetiva e fiscalizadora.

OE 2: Promover o desenvolvimento sustentado do setor da aviação civil através de uma regulação económica adequada.

OE 3: Melhorar o desempenho e a qualidade dos serviços prestados de forma a assegurar a sustentabilidade do INAC, I.P..

Objetivos Operacionais

Objetivo Operacional	Ponderação	Atuação								
<b>Eficácia</b>	<b>40%</b>									
<b>O1. Garantir a evolução permanente da regulação, de acordo com as necessidades do setor, promovendo o seu desenvolvimento sustentado e a segurança</b>	<b>Peso 60%</b>									
INDICADORES	2013	2014 E	META 2015	Tolerância	Valor crítico	PESO	4.º Trimestre	RESULTADO	TAXA REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO
Ind 1. Elaborar Projeto de Decreto-Lei que regula a atribuição de um subsídio social de mobilidade aos cidadãos beneficiários, no âmbito dos serviços aéreos e marítimos entre o Continente e a Região Autónoma da Madeira e entre esta e a Região Autónoma dos Açores, prosseguindo objetivos de coesão social e territorial. Nº de dias Úteis	n.a	n.a.	240	22	164	20,00	135	135	134%	Superou
Ind 2. Elaborar um Regulamento sobre balizagem aeronáutica de obstáculos artificiais Nº de dias Úteis	n.a	n.a.	240	22	164	20,00	251	251	100%	Atingiu
Ind 3. Elaborar projeto de regulamento ETOD (Electronic Terrain Obstacle and Data), que visa regulamentar o levantamento de dados e mapeamento de terreno e obstáculos, dando execução ao disposto no Regulamento (CE) n.º 73/2009, do Conselho, de 19 de janeiro	n.a	n.a.	240	22	164	20,00	-	-	0%	Não atingiu
Ind 4. Elaborar um Regulamento relativo a Estações rádio-elétricas										

## QUADRO 15 – QUAR 2015 (continuação)

Ind 2. Elaborar um Regulamento sobre balizagem aeronáutica de obstáculos artificiais	n.a.	n.a.	240	22	164	20,00	251	251	100%	Atingiu
Nº de dias Úteis										
Ind 3. Elaborar projeto de regulamento ETOD ( <i>Electronic Terrain, Obstacle and Data</i> ), que visa regulamentar o levantamento de dados e mapeamento de terreno e obstáculos, dando execução ao disposto no Regulamento (CE) n.º 73/2009, do Conselho, de 19 de janeiro	n.a.	n.a.	240	22	164	20,00	-	-	0%	Não atingiu
Ind 4. Elaborar um Regulamento relativo a Estações rádio-elétricas	n.a.	n.a.	240	22	164	20,00	-	54%	54%	Não atingiu
Nº de dias Úteis										
Ind 5. Contribuir para o desenvolvimento do setor através de publicação de estudos setoriais e manuais técnicos	7	6	7	0	8	20,00	2	7	100%	Atingiu
Nº de relatórios/manuais setoriais publicados										
Peso										40%
<b>O2. Aumentar a ação de supervisão, garantindo a segurança</b>										
INDICADORES	2013	2014 E	META 2015	Tolerância	Valor crítico	PESO	4.º Trimestre	RESULTADO	TAXA REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO
Ind 6. Garantir a ação de supervisão do INAC, I.P., tendo em conta os recursos disponíveis	2356	2100	2047	47	2356	60,00	1316	2065	100%	Atingiu
Nº de auditorias, inspeções, investigações e testes										
Ind 7. Redefinir a metodologia para supervisão da atividade de transporte aéreo dos operadores licenciados	n.a.	n.a.	2	0	3	40,00	0	2	100%	Atingiu
Nº de documentos apresentados (Relatório de auditoria e Informação de supervisão económico-financeira)										
Ponderação										30%
<b>Eficiência</b>										
Peso										40%
<b>O3. Garantir a sustentabilidade Económico - Financeira</b>										
INDICADORES	2013	2014 E	META 2015	Tolerância	Valor crítico	PESO	4.º Trimestre	RESULTADO	TAXA REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO
Ind 8. Garantir a cobertura de custos por proveitos próprios:										
<u>Proveitos Operacionais Próprios</u> Custos Operacionais	114%	117,5%	107,5%	2,5%	136%	50,00	115%	115%	107%	Superou
Ind 9. Garantir um grau adequado de Liquidez Geral:										
<u>Ativo Circulante</u> Passivo Circulante	n.a.	n.a.	1,30	0,10	1,62	50,00	2,81	2,81	218%	Superou
Peso										60%
<b>O4. Desenvolver as competências dos recursos humanos, específicas no setor da aviação civil</b>										
INDICADORES	2013	2014 E	META 2015	Tolerância	Valor crítico	PESO	4.º Trimestre	RESULTADO	TAXA REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO
Ind 10. Garantir um grau de execução adequado do plano de formação técnica:										
<u>Horas de formação técnica realizadas</u> Total de horas de formação realizadas	67%	66%	65%	5%	76%	50,00	81%	81%	136%	Superou
Ind 11. Garantir a execução de uma política de formação profissional adequada:										
<u>Nº de colaboradores/as abrangidos por ações de formação</u> Nº total de colaboradores/as	52%	45%	37,5%	2,5%	58%	50,00	69%	69%	138%	Superou
Ponderação										30%
<b>Qualidade</b>										
Peso										100%
<b>O5 Melhorar a Qualidade dos serviços prestados e reforçar o posicionamento institucional do INAC, I.P.</b>										
INDICADORES	2013	2014 E	META 2015	Tolerância	Valor crítico	PESO	4.º Trimestre	RESULTADO	TAXA REALIZAÇÃO	CLASSIFICAÇÃO
Ind. 12. Promover a imagem institucional do INAC, I.P. através da concretização de iniciativas dirigidas aos <i>stakeholders</i>										
Nº de iniciativas dirigidas aos <i>stakeholders</i> (seminários / campanhas sobre segurança, encontros e sessões de sensibilização e divulgação de informação)	16	25	9	0	25	100,00	1	11	103%	Superou
<b>Objetivos Relevantes</b>										

Os objetivos mais relevantes são os objetivos 1., 4. e 5., na medida em que perfazem uma percentagem superior a 50% quando somados os seus pesos por ordem decrescente de contribuição para a avaliação final.

## QUADRO 15 – QUAR 2015 (continuação)

### JUSTIFICAÇÃO DO VALOR CRÍTICO

IND 1 - Taxa de realização associada de 125% . Calculada a partir do limite inferior do intervalo de tolerância, uma vez que se trata de indicador de tendência decrescente.
IND 2 - Taxa de realização associada de 125% . Calculada a partir do limite inferior do intervalo de tolerância, uma vez que se trata de indicador de tendência decrescente.
IND 3 - Taxa de realização associada de 125%. Calculada a partir do limite inferior do intervalo de tolerância, uma vez que se trata de indicador de tendência decrescente.
IND 4 - Taxa de realização associada de 125%. Calculada a partir do limite inferior do intervalo de tolerância, uma vez que se trata de indicador de tendência decrescente.
IND 5 - Taxa de realização associada de 125%.
IND 6 - Taxa de realização associada ao melhor desempenho (ano 2013).
IND 7 - Taxa de realização associada de 125%.
IND 8 - Taxa de realização associada ao melhor desempenho (ano 2012).
IND 9 - Taxa de realização associada de 125%.
IND 10 - Taxa de realização associada ao melhor desempenho (ano 2012).
IND 11 - Taxa de realização associada ao melhor desempenho (ano 2012).
IND 12 - Taxa de realização associada ao melhor desempenho previsível (ano 2014).

### Recursos Humanos - Trabalhadores/as

DESIGNAÇÃO	PONTUAÇÃO	PLANEADOS	REALIZADOS	DESVIO
Dirigentes - Direção Superior	20	60	60	0
Dirigentes - Direção intermédia e chefes de equipa	16	416	272	-144
Técnico Superior - (inclui especialistas de informática)	12	1500	984	-516
Coordenador Técnico - (inclui chefes de secção)	9	0	0	0
Assistente Técnico - (inclui técnicos de informática)	8	344	248	-96
Assistente operacional	5	15	10	-5
<b>Total</b>		<b>2335</b>	<b>1574</b>	<b>-761</b>

### Recursos Financeiros

Unidade: Euros

DESIGNAÇÃO	DOTAÇÃO CORRIGIDA	EXECUTADOS	DESVIO
<b>Orçamento de funcionamento</b>	<b>47.319.705</b>	<b>40.322.245</b>	<b>-6.997.460</b>
Despesas c/Pessoal	11.926.338	7.162.355	-4.763.983
Aquisições de Bens e Serviços	2.252.405	1.399.578	-852.827
Transferências	32.229.494	31.383.942	-845.552
Outras despesas correntes e juros e outros encargos	129.243	75.400	-53.843
Aquisição de bens de capital	782.225	300.970	-481.255
<b>PIDDAC</b>	<b>2.279.441</b>	<b>24.585</b>	<b>-2.254.856</b>
<b>TOTAL (OF+PIDDAC+Outros)</b>	<b>49.599.146</b>	<b>40.346.830</b>	<b>-9.252.316</b>

### Parâmetros

AVALIAÇÃO FINAL

Eficácia	Eficiência	Qualidade	AVALIAÇÃO FINAL
<b>34,6</b>	<b>44,2</b>	<b>30,9</b>	<b>109,8</b>

### Indicadores

Fonte de Verificação

IND 1 - Elaborar projeto legislativo para a criação de normativo legal para a supervisão da atividade de reboque de planadores e lançamento de paraquedistas por entidades com estatuto de utilidade pública ou sem fins lucrativos	Número de dias úteis até à data de aprovação do CA
IND 2 - Elaborar um Regulamento sobre balizagem aeronáutica de obstáculos artificiais	Número de dias úteis até à data de aprovação do CA
IND 3 - Elaborar projeto legislativo relativo à parte pública do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil	Número de dias úteis até à data de aprovação do CA
IND 4 - Elaborar um Regulamento relativo a Estações rádio-elétricas	Número de dias úteis até à data de aprovação do CA
IND 5 - Contribuir para o desenvolvimento do setor através de publicação de estudos setoriais e manuais técnicos	Relatórios/Manuais setoriais publicados no site da internet e na intranet da ANAC
IND 6 - Garantir a ação de supervisão do INAC, I.P., tendo em conta os recursos disponíveis	Plano e Registo de Auditorias (DSO, DINAV, GABFALSEC, DCM, DRE, GECC)
IND 7 - Redefinir a metodologia para supervisão da atividade de transporte aéreo dos operadores licenciados	Registo de Atividade da ANAC
IND 8 - Garantir a cobertura de custos por proveitos próprios	Registo de Atividade da ANAC
IND 9 -Garantir um grau adequado de Liquidez Geral	Registo de Atividade da ANAC
IND 10 -Garantir um grau de execução adequado do plano de formação técnica	Plano de Formação da ANAC e Relatório de Formação da ANAC
IND 11 - Garantir a execução de uma política de formação adequada	Plano de Formação da ANAC e Relatório de Formação da ANAC
IND 12 - N° de iniciativas dirigidas aos <i>stakeholders</i>	Registo de Atividade da ANAC

## QUADRO 15 – QUAR 2015 (continuação)

### JUSTIFICAÇÃO DOS DESVIOS

IND 1 - O projeto de Decreto-Lei em causa foi remetido ao Governo no dia 14 de julho de 2015 (135 dias úteis)

IND 2 - O Regulamento sobre balizagem aeronáutica de obstáculos artificiais foi aprovado pelo CA no dia 28 de dezembro de 2015 (251 dias úteis). A publicação do diploma está dependente da publicação do Decreto-Lei que transpõe o Anexo 14.

IND 3 - O Regulamento eTOD continua dependente da existência do documento Especificação para a Produção de Dados (*Data Production Specification* - DPS) de acordo com o ISO 19131 dos sistemas de informação geográfica, que inclui a obrigação de fornecimento dos metadados (ISO 19115). O DPS nacional encontra-se atualmente numa fase de finalização, fruto de trabalho conjunto com a NAV Portugal, em que se procura alinhar os requisitos do Anexo 15 da ICAO com os requisitos do Regulamento 73/2010 (qualidade dos dados) e com o esquema da linguagem de transação de dados AIXM 5.1.

Adicionalmente, facto do qual ainda não se tinha conhecimento aquando da inserção deste diploma no QUAR, a EASA encontra-se a preparar regulamentação que irá substituir o Regulamento 73/2010, sabendo-se já que algumas das obrigações expressas neste último irão desaparecer, pelo que se considerou aconselhável atrasar a saída de um regulamento nacional sobre esta matéria.

IND 4 - Não foi possível finalizar o Regulamento relativo a Estações Rádio-elétricas, estando o documento finalizado a 54%.

IND 5 - Foram publicados os seguintes documentos: Anuário da Aviação Civil 2014; 4 Boletins Estatísticos Trimestrais: "Monitorização Mensal do Tráfego nas Infraestruturas Aeroportuárias Nacionais - Coletânea de Newsletters dez2014-nov2015"; "Relatório Anual de Segurança Operacional".

IND 6 - Dados provisórios. Das 2065 ações consideradas, 1171 referem-se a testes de segurança (*security*).

IND 8, 9, 10 e 11 - Dados provisórios.

IND 12 - Foram realizadas as seguintes ações: I Seminário sobre Regulamentação e Utilização de Sistemas de Aeronaves Pilotadas Remotamente (*Remotely Piloted Aircraft Systems* - RPAS), onde, entre outras, foram abordadas matérias de *Security* (10/2); II Seminário sobre RPAS: Investigação, Desenvolvimento e Mercado (31/03); *Workshop* sobre segurança da carga e correio aéreos (28/10); 3 seminários de Examinadores Parte FCL (26-27/03; 25-26/06; 22-23/10); 1 *Workshop* no âmbito dos requisitos do regulamento 73/2010 (Seminário ADQ - *Aeronautical Data Quality*) (13/03); *Workshop* (em parceria com a ICAO) sobre *Performance Based Navigation* (PBN) *Airspace Design*; Reunião no âmbito das OSP Bragança - Portimão com as Câmaras Municipais; Sessão de esclarecimento Saúde Mental dos pilotos; 1<sup>st</sup> *Stakeholder Consultation Forum of the SW FAB*, 02 de junho.

## 4.2. APRECIÇÃO, POR PARTE DOS UTILIZADORES, DA QUANTIDADE E QUALIDADE DOS SERVIÇOS PRESTADOS

Foram dois os instrumentos utilizados no apuramento do nível de satisfação dos clientes quanto aos serviços prestados pela ANAC:

- ➔ a análise das respostas obtidas ao Inquérito de Satisfação aos Clientes da ANAC;
- ➔ as reclamações exaradas pelos clientes no Livro de Reclamações em 2015.

A relevância na utilização destes instrumentos é tanto maior 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 Inquérito de Satisfação aos Clientes, adiante designado Inquérito, encontra-se disponível nas instalações da ANAC, designadamente nos locais onde decorrem atividades de atendimento ao público (Edifício 4 e Edifício de Santa Cruz). O Inquérito em causa foi disponibilizado no fim de 2013, tendo-se adotado a metodologia *Common Assessment Framework* (CAF), e tendo-se considerado a identificação do tipo de utilizador dos serviços disponibilizados na Autoridade, bem como a avaliação da área de negócio relacionada com o serviço prestado, apresentando ainda 15 tópicos relacionados com os serviços, a serem classificados de acordo com o grau de satisfação obtido, considerando a seguinte escala:

**1 Muito Insatisfeito | 2 Insatisfeito | 3 Pouco Satisfeito | 4 Satisfeito | 5 Muito Satisfeito**

No decorrer do ano de 2015, e apesar de o número de questionários ter aumentado face ao ano anterior, a ANAC apenas recebeu 6 questionários preenchidos, para um número de 18.695 utentes presenciais na Autoridade, no mesmo período. Este número de utentes

representou uma diminuição de 2.193 utentes, traduzindo-se em menos 10,5% face a 2014.

As respostas obtidas aos questionários em 2015 tiveram uma insignificante expressão no universo de clientes da ANAC, representando 0,03%, valor que ainda seria menor se fossem considerados os serviços prestados pelo telefone e/ou e-mail, não incluídos no universo em causa.

Dos seis questionários rececionados, 5 são de clientes individuais e o restante não identificou a sua natureza, podendo ser individual ou de empresa. Por este motivo, a análise seguidamente apresentada considera a totalidade dos questionários recebidos, independentemente da sua natureza. Não se registaram questionários rececionados com origem na página da *internet*.

Reforça-se, portanto, que qualquer análise realizada com esta amostra é manifestamente desprovida de representatividade, conforme o igualmente sucedido em anos anteriores.

## QUADRO 16 – Respostas ao Inquérito aos clientes, 2015

Questionário dos Clientes da ANAC – 2015			
Critérios de Classificação dos Serviços			
		Grau de Satisfação	
TOTAL DE CLIENTES	Como classifica a qualidade do serviço prestado pela ANAC?	Recetividade e disponibilidade dos serviços	55%
		Clareza da informação prestada	55%
		Acessibilidade à informação	60%
		Cortesia dos colaboradores e igualdade no atendimento	50%
		Tempo de resposta às solicitações dos clientes	35%
		Atendimento telefónico	36%
		Contacto via eletrónica	44%
		Informações e serviços disponíveis no website	60%
		Horário de funcionamento	80%
		Tempo de espera para ser atendido	64%
		Localização dos serviços	70%
		Receção de documentos para pagamento	53%
		Meios de pagamento disponibilizados	65%
		Tempo de resposta às reclamações	40%
Satisfação global com o desempenho da ANAC	40%		
Frequência de Utilização dos Serviços			
TOTAL DE CLIENTES	Quais os canais de comunicação mais utilizados?	Presencial	Meios de Comunicação 25%
		E-mail	25%
		Telefone	50%
		Fax	0%
		Correio	0%
TOTAL DE CLIENTES	Sugestões / Comentários	Sugestões	3 Sugestões

$$\text{Grau de Satisfação} = \frac{\sum \text{Pontos atribuídos à questão}}{\sum \text{Pontuação máxima possível dos respondentes à questão}} \times 100\%$$

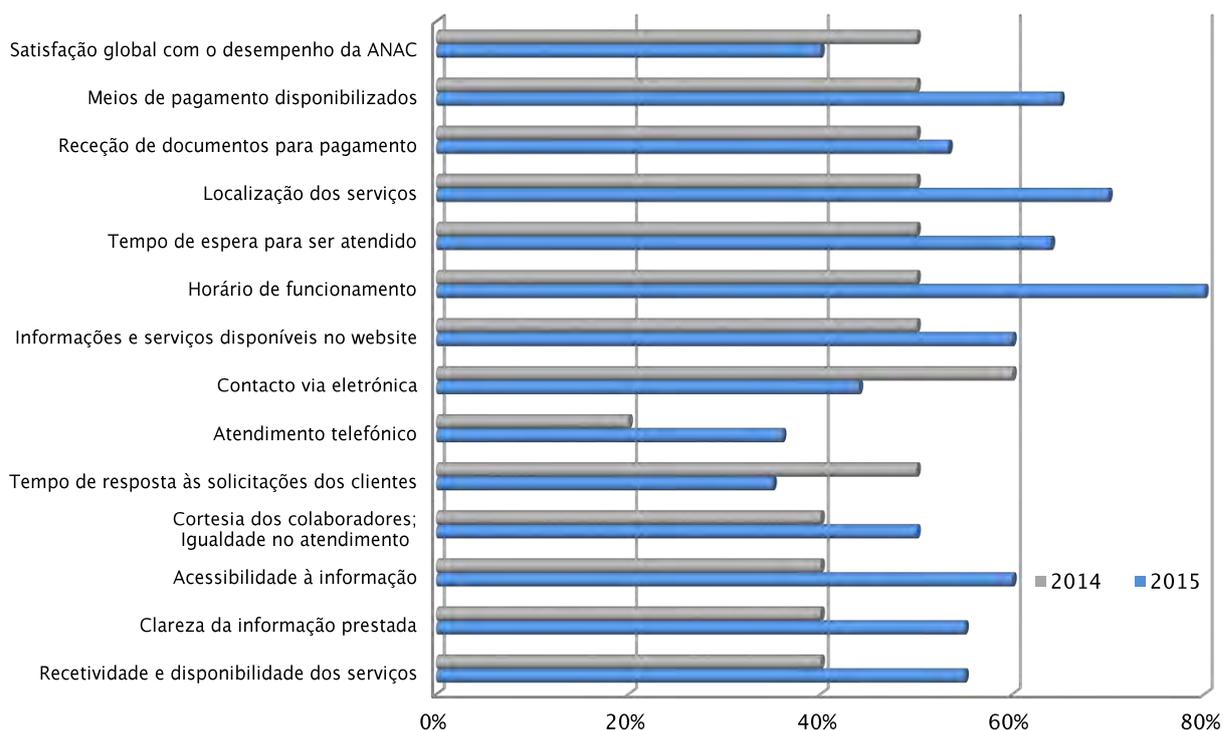
São 5 os parâmetros com classificação negativa, designadamente: “Tempo de resposta às solicitações dos clientes”; “Atendimento telefónico”; “Contacto via eletrónica”; “Tempo de resposta às reclamações”; e “Satisfação global com o desempenho da ANAC”.

É o telefone o canal de comunicação mais utilizado pelos respondentes, seguido do E-mail e Presencial, em segundo lugar.

Pela análise em termos de evolução face ao ano transato, constata-se que foram apenas três os parâmetros que registaram decréscimo no grau de satisfação, designadamente os relativos à “Satisfação global com o desempenho da ANAC”, “Contacto via eletrónica” e “Tempo de resposta às solicitações dos clientes”. Neste cômputo não se considerou o parâmetro “Tempo de resposta às reclamações”, dado que no ano de 2014 o mesmo não foi avaliado.

Foi o parâmetro referente ao “Horário de funcionamento” onde ocorreu o maior acréscimo do grau de satisfação.

GRÁFICO 14 – Evolução do Grau de Satisfação, Total de Clientes, 2014–2015



No que diz respeito às Reclamações exaradas no Livro de Reclamações da ANAC (Livro Amarelo), foram rececionadas 13 reclamações no decorrer do ano de 2015, das quais 8 se encontram devidamente tratadas e arquivadas, estando as restantes em processo de análise. Das 8 reclamações já analisadas, apenas 1 foi considerada como tendo fundamento.

No período homólogo foram 15 as reclamações recebidas, 4 das quais com fundamento, tendo-se registado um decréscimo de 13% no número de reclamações, acompanhado pelo decréscimo de 75% nas reclamações em que se deu razão ao cliente. No entanto, e tendo em conta o universo de clientes já referido, também as reclamações em análise são inexpressivas, à semelhança dos Inquéritos efetuados aos clientes.

Em termos médios, a ANAC melhorou o prazo de resposta ao cliente, tendo em 2015 conseguido reduzir esse prazo de 3,8 para 2,8 dias úteis <sup>17</sup>.

No ano de 2015, os motivos apresentados nestas reclamações recaíram sobretudo na “análise técnica/processual” (7), seguida da área do “atendimento telefónico” (2). As áreas com menor incidência de reclamações foram o “pagamentos/taxas”, “infraestruturas”, “horário de funcionamento” e “atendimento presencial”, com uma reclamação em cada motivo.

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.

#### 4.3. AVALIAÇÃO DO SISTEMA DO CONTROLO INTERNO

A avaliação do ambiente de controlo e da estrutura organizacional existente em 2015, encontra-se espelhada no Quadro 15, contendo a identificação os procedimentos de controlo administrativo implementados e dos mecanismos que garantem a fiabilidade do sistema de informação.

QUADRO 17 – Avaliação do Sistema de Controlo Interno

Questões	Aplicação			Fundamentação
	S	N	NA	
<b>1. AMBIENTE DE CONTROLO</b>				
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 maneio, 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>

<sup>17</sup> Prazo de resposta ao reclamante com informação intercalar sobre o estado em que se encontra a análise da comunicação apresentada, nos termos da alínea b) do n.º 2 ao art.º 39.º do DL n.º 135/99, de 22 de abril, tendo como limite 15 dias. Também foi o prazo médio de remessa das comunicações às entidades oficiais, cujo limite é de 5 dias úteis, de acordo com a Resolução de Conselho de Ministros (RCM) n.º 189/96, de 28 de novembro.

## QUADRO 17 – Avaliação do Sistema de Controlo Interno (continuação)

Questões	Aplicação			Fundamentação
	S	N	NA	
<b>Cont.</b>				
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			A ANAC dispõe de um Código de Conduta, aprovado por deliberação do CD de 06/01/2010.  Encontra-se igualmente em vigor um Código de Conduta para os trabalhadores em exercício de funções inspetivas.
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.
1.7 O serviço foi objeto de ações de auditoria e controlo externo?	X			Realizaram-se, em 2015: → 1 Inspeção da EASA, no âmbito da medicina: EASA <i>Standardisation Inspection</i> , Ref #MED.PT.10.2015; → 1 Inspeção da EASA, no âmbito do licenciamento de pessoal: EASA <i>Standardisation Inspection</i> , Ref #FCL.PT.10.2015; → 1 Inspeção da EASA, no âmbito dos simuladores: EASA <i>Standardisation Inspection</i> , Ref #FSTD.PT.10.2015 → 1 Inspeções da Comissão Europeia ao aeroporto do Funchal, no âmbito da <i>Security</i> .
<b>2. ESTRUTURA ORGANIZACIONAL</b>				
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 68,5% colaboradores da ANAC (124 colaboradores para um universo de 181), no ano de 2015.
<b>3. ATIVIDADES E PROCEDIMENTOS DE CONTROLO ADMINISTRATIVO IMPLEMENTADOS NO SERVIÇO</b>				
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 70/2012, de 20 de janeiro
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.

## QUADRO 17 – Avaliação do Sistema de Controlo Interno (continuação)

Questões	Aplicação			Fundamentação
	S	N	NA	
<b>Cont.</b>				
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.
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.
<b>4. FIABILIDADE DOS SISTEMAS DE INFORMAÇÃO</b>				
4.1 Existem aplicações informáticas de suporte ao processamento de dados, nomeadamente, nas áreas de contabilidade, gestão documental e tesouraria?	X			A gestão administrativa e financeira é suportada por diversas aplicações, designadamente: Gestão de recursos e vencimentos Rh+; Assiduidade – Elo; Contabilidade – Gestor; Gestão de contas correntes, faturação e cobrança – Taxas (desenvolvimento interno). Está em funcionamento desde 2013 a plataforma <i>Enterprise Resource Planning</i> (ERP), da Primavera, instrumento que auxilia a área 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.

#### 4.4 ATIVIDADES DESENVOLVIDAS E RESULTADOS ALCANÇADOS

Como componente da sua missão, a ANAC regula e fiscaliza o setor da aviação civil e procede à supervisão e regulamentação das atividades desenvolvidas neste setor.

O ciclo de gestão de uma organização comporta diversos instrumentos de gestão que complementem e auxiliem essa organização na prossecução dos objetivos que são a razão da sua existência. Um desses instrumentos é o Plano de Atividades anual da ANAC, elaborado com base na articulação dos diversos pilares consubstanciados na sua missão, visão e valores, numa perspetiva integradora das suas competências, e considerando eventuais constrangimentos, por exemplo a nível de recursos humanos e/ou financeiros.

O quadro seguinte reflete os objetivos anuais da ANAC programados para 2015, associados às principais atividades desenvolvidas para os concretizar.

QUADRO 18 – 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"> <li>→ Elaborar projetos de legislação, colaborar na preparação de diplomas legais e regulamentares, nacionais e comunitários, e acompanhar a sua aplicação;</li> <li>→ Representar o Estado Português em organismos internacionais relativos ao setor da aviação civil.</li> </ul>
3.8.2. Reforço da ação de supervisão, garantindo a segurança	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ 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.</li> </ul>
3.8.3. Adequação da regulação do setor às necessidades do sistema de aviação civil	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ 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.</li> </ul>
3.8.4. Garantia da sustentabilidade económico-financeira	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ 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.</li> </ul>
3.8.5. Melhoria da qualidade dos serviços prestados e divulgação da atividade da ANAC	<ul style="list-style-type: none"> <li>→ Aumentar a confiança dos diversos <i>stakeholders</i> na atuação da ANAC.</li> <li>→ 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.</li> </ul>

A jusante do Plano de Atividades da ANAC para o ano de 2015, e uma vez findo esse ano, é importante avaliar os resultados alcançados, comparando-os com as metas inicialmente programadas.

Essa avaliação dos serviços decorre, em primeira instância, dos *inputs* dados pelas Unidades Orgânicas e pelos colaboradores que as integram, na sequência das monitorizações periódicas que são efetuadas à atividade realizada, no decurso do ano em análise.

Considerando os eixos de intervenção onde se inserem, designadamente a Regulação do Setor, a Supervisão do Setor, a Regulamentação, a Ação Internacional e as Áreas Transversais, demonstram-se, seguidamente, os resultados alcançados no que diz respeito aos projetos desenvolvidos de acordo com os objetivos operacionais acima referidos, alinhados com os objetivos estratégicos definidos.

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 19 – 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

Com o objetivo de ter uma visão generalizada de cada objetivo operacional, foi inserido um gráfico no final das grelhas das atividades de cada um daqueles objetivos. Esse gráfico diz respeito ao universo das correspondentes metas com grau de execução, e pretende traduzir o quadro geral desses objetivos da ANAC. No que respeita à categoria Meta Não Atingida ↓, foram ainda feitas as seguintes distinções quanto à sua natureza:

**QUADRO 20 – Subcategorias referentes às Metas Não Atingidas ↓**

Subcategorias	Critérios
Meta parcialmente atingida	Grau de realização inferior ao planeado, contudo superior a 50%
Meta iniciada	Grau de realização inferior a 50%
Meta não iniciada	Sem grau de realização

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 ou em QUAR, 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

Dentro das principais atividades desenvolvidas no ano 2015, em matéria de assessoria ao Governo na definição das linhas estratégicas e políticas setoriais, 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 2015

#### QUADRO 21 - 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

N.º Ordem	Eixo Int.	Ação/Atividade	Indicador	UO responsável	2015		
					Meta	Resultado	Obs.
1	RS	Preparar os Conselhos dos Ministros dos Transportes, Energia e Telecomunicações da União Europeia, através da elaboração de notas de enquadramento e de projetos de notas de intervenção	N.º de documentos elaborados <sup>18</sup> / N.º de solicitações	DRE	100%	100%	→ 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 solicitações	DRE	100%	100%	→ b)
3	Reg.	Elaborar projeto legislativo para a criação de normativo legal para a supervisão da atividade de reboque de planadores e lançamento de paraquedistas por entidades com estatuto de utilidade pública ou sem fins lucrativos	N.º de dias úteis de aprovação pelo CA [QUAR, ex-ind. 1]	DRE DSO GABJUR	[218-262]	N.A.	♦ c)
-	Reg.	Elaborar Projeto de Decreto-Lei que regula a atribuição de um subsídio social de mobilidade aos cidadãos beneficiários, no âmbito dos serviços aéreos e marítimos entre o Continente e a Região Autónoma da Madeira e entre esta e a Região Autónoma dos Açores, prosseguindo objetivos de coesão social e territorial.	N.º de dias úteis de aprovação do CA [QUAR, ind. 1]	DRE GABJUR	[218-262]	135 d.u.	↑ d)
4	Reg.	Elaborar um Regulamento sobre balizagem aeronáutica de obstáculos artificiais	N.º de dias úteis de aprovação do CA [QUAR, ind. 2]	DINAV GABJUR	[218-262]	251 d.u.	→ e)

a) Foram preparados contributos para os Conselhos (UE) de Ministros dos Transportes, Energia e Telecomunicações de 13 de março, de 08 de outubro e de 10 de dezembro de 2015.

b) Relatórios sobre consultas aeronáuticas bilaterais com: Egito, Emirados Árabes Unidos, Gâmbia, Arábia Saudita, Burkina Faso, Curaçau, Kuwait, Maurícia, Nova Zelândia, Quênia, Seicheles, Tanzânia e Togo. Relatórios sobre: reunião setorial da Comissão Mista Portugal/Arábia Saudita; e da reunião setorial de preparação da 33.ª reunião da Comissão setorial permanente Portugal/EUA.

c) Diploma eliminado do QUAR e do PA (cf. pág. 51).

d) O Diploma foi aprovado pelo CA enviado ao Governo a 14-07-2015.

e) O diploma foi aprovado pelo CA a 28-12-2015. A publicação do diploma está dependente da publicação do DL que transpõe o Anexo 14 da ICAO.

<sup>18</sup> Com notas de enquadramento e projetos de notas de intervenção.

## QUADRO 21 – 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

N.º Ordem	Eixo Int.	Ação/Atividade	Indicador	UO responsável	2015		
					Meta	Resultado	Obs.
5	Reg.	Elaborar projeto legislativo relativo à parte pública do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil	N.º de dias úteis de aprovação do CA [QUAR, ex-ind. 3]	GABFALSEC GABJUR	[218-262]	N.A.	♦ f)
-	Reg.	Elaborar projeto de regulamento ETOD ( <i>Electronic Terrain, Obstacle and Data</i> ), que visa regulamentar o levantamento de dados e mapeamento de terreno e obstáculos, dando execução ao disposto no Regulamento (CE) n.º 73/2009, do Conselho, de 19 de janeiro	N.º de dias úteis de aprovação do CA [QUAR, ind. 3]	DINAV GABJUR	[218-262]	0%	↓ g)
-	Reg.	Elaborar Regulamentação relativa a Estações rádio-elétricas.	N.º de dias úteis de aprovação do CA [QUAR, ind. 4]	DSO GABJUR	[218-262]	54%	↓ h)
-	Reg.	Elaborar projeto legislativo que altere o Decreto-Lei n.º 275/99, de 23 de julho, relativo ao licenciamento do acesso às atividades de assistência em escala nos aeródromos situados no território nacional e abertos ao tráfego comercial	N.º de dias úteis de aprovação do CA [QUAR, ex-ind. 5]	DRE GABJUR	[218-262]	N.A.	♦ i)
6	Reg.	Colaborar com os serviços do Ministério da Economia (ME) na preparação de resposta a recursos contenciosos e gratuitos de natureza tutelar interpostos por atos praticados no âmbito daquele Ministério, em matéria de aviação civil	N.º de respostas / N.º de solicitações	GABJUR	100%	N.A.	♦ j)
7	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 <sup>19</sup> / N.º de solicitações		100%	100%	→
			N.º de relatórios apresentados no prazo de 10 dias úteis do evento / N.º de relatórios passíveis de serem apresentados		100%	57%	↓ k)

f) Diploma eliminado do QUAR e do PA (cf. pág. 51).

g) A EASA encontra-se a preparar regulamentação que irá substituir o Regulamento 73/2010, sabendo-se já que algumas das obrigações expressas neste último irão desaparecer, pelo que se decidiu atrasar a saída de um regulamento nacional sobre esta matéria (cf. pág. 51).

h) A regulamentação em causa encontra-se elaborada a 54% (cf. pág. 47)

i) Diploma eliminado do QUAR e do PA (cf. pág. 51).

j) Considerado Não Aplicável por não terem existido solicitações.

k) Correspondente a 16 solicitações, das quais 14 passíveis de relatório.

## GRÁFICO 15 – Taxa de Execução das Metas do Objetivo Operacional 1, N = 8



<sup>19</sup> Consideram-se n.º de participações o n.º de vezes em que a ANAC foi representada por cada UO e não o n.º de pessoas que representaram a ANAC.

## ATIVIDADES NÃO PREVISTAS NO PLANO DE ATIVIDADES 2015

### → Elaboração e colaboração na elaboração de diversos projetos legislativos

- Projeto de decreto-lei que aprova a orgânica do Gabinete de Investigação de Acidentes Marítimos e da Autoridade para a Meteorologia Aeronáutica;
- Projeto de decreto-lei que procede à primeira alteração ao Decreto-Lei n.º 93/2010, de 27 de julho, que transpõe para a ordem jurídica nacional a Diretiva n.º 2003/87/CE, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de Julho de 2003, relativa à criação de um regime de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa, concluindo a transposição, no que diz respeito às atividades de aviação, da Diretiva 2009/29/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de Abril de 2009, a fim de melhorar e alargar o regime comunitário de comércio de licenças de emissão de gases com efeito de estufa;
- Projeto de portaria prevista nos n.ºs 1 e 2 do artigo 27.º do Decreto-Lei n.º 93/2010, de 27 de Julho para fixação das taxas a cobrar pela análise e atualização dos planos de monitorização dos operadores de aeronaves abrangidos pelo Regime CELE;
- Projeto de lei que concede ao Governo autorização legislativa para rever o Código de Processo nos Tribunais Administrativos, o Estatuto dos Tribunais Administrativos e Fiscais, o Código dos Contratos Públicos, o Regime Jurídico da Urbanização e da Edificação, a Lei de Participação Procedimental e de Ação Popular, a Lei da Tutela do Estado sobre as Autarquias Locais, a Lei de Acesso aos Documentos Administrativos e a Lei de Acesso à Informação sobre Ambiente;
- Projeto de decreto-lei relativo à aquisição e utilização de serviços de computação em nuvem, de centros de dados e de serviços de comunicações;
- Projeto de resolução do Conselho de Ministros relativo à obrigatoriedade de utilização da plataforma de interoperabilidade da Administração Pública;
- Projeto de decreto-lei que procede à quinta alteração ao Decreto-Lei n.º 156/2005, de 15 de setembro, que estabelece a obrigatoriedade de disponibilização do livro de reclamações a todos os fornecedores de bens ou prestadores de serviços que tenham contacto com o público em geral;
- Projeto de decreto-lei que aprova o Regulamento de entrada, em território nacional, de navios de guerra estrangeiros, da operação de aeronaves de Estado estrangeiras, e de entrada, movimentação e permanência de forças estrangeiras que se desloquem por via terrestre, constante do anexo ao presente decreto-lei e que dele faz parte integrante;
- Revisão do Projeto de Decreto-Lei que regula a prestação de serviços de tráfego aéreo (transposição do Anexo 11 à Convenção de Chicago);
- Projeto de Portaria procede à derrogação temporária da restrição operacional constante do n.º 8 do artigo 2.º da Portaria n.º 303-A/2004, de 22 de março, alterada pela Portaria n.º 259/2005, de 16 de março, concedendo às aeronaves autorizadas a aterrar durante o período noturno no aeroporto de Lisboa a possibilidade de procederem, logo após a aterragem, à inversão de potência (*reverse thrust*);
- Projeto de alteração do Despacho n.º 15166/2012, de 16 de novembro, publicado no Diário da República, 2.ª série, n.º 228, de 26 de novembro (Despacho de designação dos AFIS);
- Revisão (em coordenação com a Autoridade Aeronáutica Nacional) do projeto de Despacho conjunto do Ministro da Defesa Nacional e do Secretário de Estado das Infraestruturas, Transportes e Comunicações, que adota, para implementação pelo Estado Português, o documento da Organização Europeia para a Segurança da Navegação Aérea (EUROCONTROL) intitulado Especificação para Regras Harmonizadas para o Tráfego Aéreo Operacional a operar em conformidade com Regras de Voo por Instrumentos no Espaço Aéreo Controlado da Área da Conferência Europeia de Aviação Civil (*Specifications for harmonized Rules for Operational Air Traffic (OAT) under Instrument Flight Rules (IFR) inside controlled airspace of the ECAC Area (EUROAT)*), edição 2.0, aprovado em 7 de outubro de 2013;
- Revisão da proposta de Lei de Autorização Legislativa e projeto de Decreto-Lei (autorizado) que visa estabelecer o regime jurídico aplicável às servidões aeronáuticas civis, bem como à balizagem aeronáutica de obstáculos;
- Projeto de decreto-lei que aprova o regime jurídico aplicável à produção de cartas aeronáuticas e à prestação de serviços de informação aeronáutica. Estabelece ainda os requisitos de qualidade a satisfazer pelos dados aeronáuticos e pela informação aeronáutica, em termos de exatidão, de resolução e de integridade. Define igualmente o regime sancionatório aplicável às infrações ao presente decreto-lei, bem como ao Regulamento (UE) n.º 73/2010, da Comissão, de 26 de janeiro de 2010, alterado pelo Regulamento de Execução (UE) n.º 1029/2014, da Comissão, de 26 de setembro de 2014, que estabelece os requisitos aplicáveis à qualidade dos dados aeronáuticos e da informação aeronáutica no céu único europeu;
- Proposta de Lei de Autorização Legislativa e projeto de Decreto-Lei (Autorizado) que visa criar o regime de licenciamento aplicável aos Operadores de Estação Aeronáutica e aos Agentes de Informação de Tráfego de Aeródromo;

- Projeto de decreto-lei que estabelece o regime jurídico da atribuição das autorizações de exploração dos serviços aéreos comerciais não regulares extracomunitários e procede à classificação dos mesmos;
- Decreto-lei que:
  - Cria o regime sancionatório aplicável ao regime jurídico do céu único europeu, constante dos Regulamentos (CE) n.ºs 549/2004, 550/2004, 551/2004 e 552/2004, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 10 de março de 2004, alterados pelo Regulamento (CE) n.º 1070/2009, do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de outubro de 2009, e das regras de execução aprovadas pela Comissão com base nos regulamentos anteriores, ao abrigo do artigo 9.º do Regulamento (CE) n.º 549/2004.
  - Cria também o regime sancionatório aplicável ao Regulamento (UE) n.º 805/2011, da Comissão, de 10 de agosto de 2011, que estabelece regras detalhadas para as licenças de controlador de tráfego aéreo e certos certificados em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, com exceção do regime sancionatório relativo às normas respeitantes à certificação médica, que constam de diploma próprio; e
  - Define ainda as situações em que os prestadores de serviços de navegação aérea podem recusar a prestação de serviços de navegação aérea de apoio à aviação civil a entidades utilizadoras desses serviços, com fundamento no não pagamento, por essas entidades, de taxas de terminal ou de taxas de rota e os procedimentos a utilizar em tais casos;
- Regulamento que aprova os modelos dos documentos de identificação do pessoal da ANAC que desempenhe funções de fiscalização, de inspeção ou de auditoria, bem como as características técnicas e os elementos de segurança dos referidos documentos de identificação.

#### 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 2015.

### ATIVIDADES PREVISTAS NO PLANO DE ATIVIDADES 2015

#### QUADRO 22 - 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

N.º Ordem	Eixo Int.	Ação/Atividade	Indicador	UO responsável	2015		
					Meta	Resultado	Obs.
8	SS	Realizar trabalhos no âmbito da segurança operacional mediante contrato da Agência Europeia para a Segurança da Aviação (EASA)	N.º de respostas / N.º de solicitações	DSO	80%	N.A.	♦ a)
9	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> ) <sup>20</sup>	DCM DINAV DSO GABJUR GECG	100%	100%	→
10	AI	Garantir a participação nas auditorias e inspeções de entidades internacionais de que Portugal faz parte, nos termos dos respetivos tratados, designadamente da EASA, ICAO/OACI, Eurocontrol e outros	N.º de respostas / N.º de solicitações	DCM DINAV DSO GABFALSEC	100%	100%	→ b)

- a) Não houve solicitações nesta matéria.  
b) Correspondente a 7 solicitações.

<sup>20</sup> 1016 *Protocol Questions*; a maior parte das questões são da responsabilidade exclusiva da ANAC, outras são co-partilhadas entre a ANAC e outras entidades e as restantes ainda têm como fonte essas outras entidades (Forças Armadas, NAV, EPE, IPMA, etc.).

## QUADRO 22 – Grau de concretização do Objetivo Operacional 2 (Continuação)

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

Legenda dos Fixos de Intervenção:

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

N.º Ordem	Eixo Int.	Ação/Atividade	Indicador	UO responsável	2015		
					Meta	Resultado	Obs.
11	AI	Garantir a participação nos grupos de trabalho da União Europeia, ICAO/OACI e outros, relativos à segurança operacional e à <i>Security</i>	N.º de participações <sup>21</sup> / N.º de solicitações	DCM DINAV DSO GABFALSEC	100%	100%	→
			N.º de relatórios apresentados no prazo de 10 dias úteis do evento / N.º de relatórios passíveis de serem apresentados		100%	71%	↓
12	SS	Garantir a ação de supervisão da ANAC, tendo em conta os recursos disponíveis <sup>22</sup>	N.º de auditorias, inspeções, investigações e testes realizados [QUAR, ind. 6]	DCM DINAV DRE;DSO GABFALSEC GECG	[2000–2094]	2065	→
13	SS	Implementar o novo sistema de supervisão/monitorização da continuidade da aeronavegabilidade com base no programa de amostragem da frota de aeronaves inscritas no Registo Aeronáutico Nacional (RAN)	N.º de ações de supervisão (ACAM <sup>23</sup> ) e inspeções a aeronaves do RAN (inclui a emissão de CN e ARC, e certificação inicial) <sup>24</sup> [QUAR, ind. 6]	DSO	120	173	↑
14	RS	Instruir processos de licenciamento, de certificação, de aprovação e de autorização	N.º de processos de licenciamento, de certificação, de aprovação e de autorização realizados	DCM DINAV DRE;DSO GABFALSEC	MNQ	23165	•
			Prazo médio de resposta aos atos de registo praticados, em dias úteis	GABJUR	1	1	→
15	RS	Promover a implementação do <i>Safety Management System</i> (SMS)	N.º de ações realizadas com vista à implementação do SMS	DSO	MNQ	1	→
16	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 na Aviação Civil (GABFALSEC), de forma a assegurar a sua atualização, caso se revele necessária	N.º de revisões/alterações efetuadas	DCM	1	1	→
			N.º de capítulos / secções com revisões /alterações efetuadas	GABFALSEC	1	1	→
				DSO	5 <sup>25</sup>	1	↓
DINAV	2 <sup>26</sup>	2	→				

c) Correspondente a 62 solicitações. Foram elaborados 44 relatórios dentro do prazo estabelecido.

d) Foi realizada uma ação de formação relativa ao SMS para os auditores das OPS e do LPF.

<sup>21</sup> Consideram-se n.º de participações o n.º de vezes em que a ANAC foi representada por cada UO e não o n.º de pessoas que representaram a ANAC.

<sup>22</sup> Foi adotada a redação do QUAR.

<sup>23</sup> Programa ACAM (*Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring*), programa da EASA de amostragens da frota de aeronaves inscritas no Registo Aeronáutico Nacional.

<sup>24</sup> Uniram-se os dois indicadores previstos no PA para um só, já que ambos eram relativos a ações de supervisão a aeronaves nacionais.

<sup>25</sup> Secções referentes aos departamentos AER, LPF, MNP, OPS e SV.

<sup>26</sup> Meta alterada considerando a fusão funcional dos departamentos IA e NAV. Secções referentes aos departamentos IEA e NAV.

## QUADRO 22 - Grau de concretização do Objetivo Operacional 2 (Continuação)

### Reforço da ação de supervisão, garantindo a segurança

Legenda dos Fixos de Intervenção:

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

N.º Ordem	Eixo Int.	Ação/Atividade	Indicador	UO responsável	2015		
					Meta	Resultado	Obs.
17	RS	Promover a revisão do Programa Nacional de Controlo de Qualidade da Segurança da Aviação Civil, caso se revele necessário	N.º de revisões /alterações efetuadas	GABFALSEC	1	N.A.	♦ e)
18	RS	Elaborar o relatório da aplicação do Plano Nacional de Desempenho no âmbito do Reg. 691/2010 da Comissão Europeia (Regulamento de Serviços de Navegação Aérea)	N.º de relatórios apresentados	DINAV DRE	1	1	→
19	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 empresas supervisionadas / N.º de empresas licenciadas a 31-12-2014 <sup>27</sup>	DRE	100%	74%	↓ f)
20	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 / N.º de comunicações de incumprimentos detetados	DRE	100%	0%	↓ g)
21	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, mensal ou trimestralmente, através da elaboração de Relatórios de Execução	N.º de relatórios de execução analisados / N.º de relatórios de execução recebidos	DRE	100%	163%	↑ h)
22	SS	Redefinir a metodologia para supervisão da atividade de transporte aéreo dos operadores licenciados	N.º de documentos apresentados (relatório de auditoria e Informação de supervisão económico-financeira) [QUAR, ind. 7]	DRE	2	2	→
23	SS	Elaborar o Relatório Anual de Segurança Operacional	N.º de relatórios elaborados	DINAV	1	1	→
24	SS	Assegurar a coordenação do LSSIP ( <i>Local Single Sky Implementation</i> ) 2012-2016, através da elaboração de um documento de acompanhamento de objetivos técnico-operacionais de 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	→

e) Este Programa tem por base o disposto no Regulamento (CE) n.º 300/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de março, relativo ao estabelecimento de regras comuns para a proteção da aviação civil contra ator de interferência ilícita que ponham em causa a segurança da aviação civil, e estabelecer a base para uma interpretação comum do Anexo 17 da Convenção de Chicago sobre a Aviação Civil Internacional. Neste âmbito, o programa em causa é aprovado e implementado com o objetivo de verificar a aplicação efetiva e adequada das medidas de segurança na aviação civil, através de atividades de controlo da conformidade. Assim, a revisão e alteração deste Programa só decorrerá de alterações à sua regulamentação de base, e/ou de alterações à metodologia de controlo da conformidade decorrentes da avaliação da aplicação da mesma, pelo que as revisões e alterações só são efetuadas quando necessárias, oportunas e pertinentes. Considerado não Aplicável por não ter sido necessária a sua revisão.

<sup>27</sup> O universo é referente a 88 empresas licenciadas a 31-12-2014, dado que são essas que são alvo de supervisão económico-financeira no decorrer de 2015.

- f) Foram supervisionadas 53 empresas quanto à sua capacidade económico-financeira, num universo de 88 empresas licenciadas, das quais 28 são operadoras de transporte aéreo, e 60 empresas de assistência em escala a terceiros.
- g) Foram recebidos 6 processos de incumprimento no segundo semestre de 2015, que se encontravam em análise no final do ano, dado que se encontram em falta elementos complementares já solicitados, necessários à conclusão dos respetivos processos.
- h) Foram recebidos 8 relatórios de execução. Foram analisados 13 relatórios, alguns dos quais recebidos no ano anterior.

GRÁFICO 16 – Taxa de Execução das Metas do Objetivo Operacional 2, N = 20



### ATIVIDADES NÃO PREVISTAS NO PLANO DE ATIVIDADES 2015

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

Foram elaboradas 12 CIA em 2015 (11 das quais 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.

#### → Realização de cursos na área da *Security*

- 2 Cursos para de Gestores da Segurança da Aviação Civil (Agente Reconhecido);
- 1 Curso de Gestor de Segurança da Aviação Civil;
- 2 Cursos de Gestor de Segurança da Aviação Civil para pequenos aeródromos;
- 2 Cursos de Formação de Formadores em Segurança da Aviação Civil;
- 4 Ações de Sensibilização em Segurança de Aviação Civil;
- 1 Curso de Auditores de Aviação Civil (técnicas de auditoria);
- 1 Curso de Gestores da Segurança da Aviação Civil (Expedidores Conhecidos);
- 1 Ação de Formação a 13 colaboradores do Aeródromo Municipal de Cascais (Níveis 13-14 do PNFASAC).

#### 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 2015. À semelhança dos restantes objetivos, são também indicadas as atividades desenvolvidas não expressamente descritas no Plano de Atividades 2015, mas que estão inerentes à atividade desenvolvida pela ANAC.

## ATIVIDADES PREVISTAS NO PLANO DE ATIVIDADES 2015

### QUADRO 23 – 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

N.º Ordem	Eixo Int.	Ação/Atividade	Indicador	UO responsável	2015		
					Meta	Resultado	Obs.
25	RS	Disponibilizar o sistema de reporte de ocorrências da aviação civil (ECCAIRS 5) e rede de comunicações (DINER 5) para sincronização e integração automática de ocorrências no Joint Research Center (JRC) da Comissão Europeia	Data da entrada em produção do sistema de reporte de ocorrências ECCAIRS 5 e rede de integração	GSIC DSO	31-mar	31-mar	→
26	RS	Assegurar a produção de informação relevante para o Setor da aviação civil, através da publicação de estudos setoriais e <i>newsletters</i>	Anuário Estatístico Publicado [QUAR, ind. 5]	GECG	1	1	→
			N.º de BET publicados [QUAR, ind. 5]		4	4	→
			Outros Estudos Setoriais publicados [QUAR, ind. 5]		2	2	→ a)
			N.º de <i>Newsletters</i> mensais sobre indicadores de tráfego publicadas		12	12	→
			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	4	10	↑
27	AI	Assegurar a representação nos fóruns / grupos de trabalho da União Europeia (EASA, Eurocontrol, Eurostat), ICAO/OACI, nos quais Portugal está formalmente representado	N.º de participações <sup>28</sup> / N.º de solicitações	DCM DINAV DRE DSO GABFALS EC GABJUR GECG	100%	100%	→
			N.º de relatórios apresentados no prazo de 10 dias úteis do evento / N.º de relatórios passíveis de serem apresentados		100%	77%	↓ b)

a) Foram publicados na página de *internet* da ANAC, os seguintes estudos: "Monitorização Mensal do Tráfego nas Infraestruturas Aeroportuárias Nacionais – Coletânea de *Newsletters* 2015"; "Relatório Anual de Segurança Operacional".

b) Correspondentes a 78 participações, das quais 74 passíveis de elaboração de relatório. Relativamente a estas últimas, foram elaborados 57 relatórios dentro do prazo estabelecido.

<sup>28</sup> Consideram-se n.º de participações o n.º de vezes em que a ANAC foi representada por cada UO e não o n.º de pessoas que representaram a ANAC.

## QUADRO 23 - 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

N.º Ordem	Eixo Int.	Ação/Atividade	Indicador	UO responsável	2015		
					Meta	Resultado	Obs.
28	RS	Preparar e negociar acordos bilaterais e multilaterais sobre serviços aéreos <sup>29</sup>	N.º de consultas aeronáuticas bilaterais	DRE	4	8	↑
			N.º de negociações para acordos aéreos multilaterais sobre serviços aéreos		4	N.A.	♦ c)
29	RS	Emitir pareceres sobre assuntos comunitários e multilaterais com questões económicas, de concorrência, ambiente e de defesa do consumidor, bem como 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, e preparar os Conselhos de Ministros dos Transportes 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%	152%	↑ d)
30	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 2012-2014	N.º de documentos de monitorização	DRE	2	2	→
31	RS	Elaborar relatório de atividades sobre as atividades desenvolvidas pela ANAC no âmbito da regulação económica aeroportuária	N.º de Documentos apresentados	DRE	1	1	→
32	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 do MNE e da Agência do Ambiente	N.º de participações <sup>30</sup> / N.º de solicitações	DRE	100%	100%	→ e)
33	AI	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 <sup>30</sup> / N.º de solicitações	GABFALSEC	100%	100%	→ f)

c) Havia a expectativa de a Comissão Europeia - instituição à qual compete a iniciativa - poder realizar 4 rondas negociais, o que não se veio a verificar. Considerado Não Aplicável porque dependente da iniciativa da Comissão Europeia para a realização de rondas negociais.

d) Foram dadas 129 respostas a 85 solicitações.

e) Correspondente a 6 solicitações.

f) Correspondente a 5 solicitações

<sup>29</sup> No caso dos acordos aéreos bilaterais, numa fase prévia, são preparadas e enviadas propostas de texto de acordo aéreo às respetivas autoridades aeronáuticas, após o que se realiza a fase de negociação, cuja conclusão não depende exclusivamente da ANAC. Para os acordos aéreos multilaterais, consideram-se os países relativamente aos quais houve, no mínimo, envio de pareceres e contributos para as negociações de acordos multilaterais (em curso ou concluídas no ano) a serem conduzidas pela União Europeia.

<sup>30</sup> Consideram-se n.º de participações o n.º de vezes em que a ANAC foi representada por cada UO e não o n.º de pessoas que representaram a ANAC.

GRÁFICO 17 – Taxa de Execução das Metas do Objetivo Operacional 3, N = 14



### ATIVIDADES NÃO PREVISTAS NO PLANO DE ATIVIDADES 2015

- Promoção da aquisição/ imposição/ liberalização de serviços aéreos regulares sujeitos a obrigações de serviço público  
7 Procedimentos lançados.
- 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  
2 Análises efetuadas a comunicações de incumprimento.
- Análise das operações de voos não regulares internacionais  
2 Análises efetuadas.
- Revisões e pareceres no âmbito das Taxas  
Parecer final sobre a Proposta de Taxas Aeroportuárias 2015;  
Parecer sobre a Proposta de Taxas de Terminal 2015;  
Parecer sobre a Taxa de assistência a passageiros com mobilidade reduzida, a vigorar nos Aeroportos de Portugal, S.A. (ANA, S.A.);  
Parecer sobre as Taxas de Segurança;  
Parecer sobre a Taxa de Reserva da TAP, S.A.;  
Fixação da sobretaxa de combustível.

#### 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 2015

### QUADRO 24 – 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

N.º Ordem	Eixo Int.	Ação/Atividade	Indicador	UO responsável	2015			
					Meta	Resultado	Obs.	
34	AT	Garantir a cobertura de custos por proveitos próprios	Proveitos Operacionais Próprios / Custos Operacionais [QUAR, ind. 8]	DCM DeCOM DGR DINAV DRE DSO	[105%-110%]	115%	↑	
-	AT	Garantir um grau adequado de Liquidez Geral	Ativo Circulante / Passivo Circulante [QUAR, ind. 9]	GABJUR GABFALSE C GECC GSIC	[1,20-1,40]	2,81	↑	
35	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	4	0	↓	a)
36	AT	Reestruturar e consolidar a multiplicidade dos sistemas de bases de dados existentes numa tecnologia e plataforma operativa únicas, por forma a aumentar a segurança e a eficiência dos sistemas de aplicações de suporte à atividade institucional e reduzir os custos de licenciamento e manutenção do suporte associado	N.º de tecnologias de bases de dados em uso que suportam as aplicações do negócio institucional	GSIC	1	50%	↓	

a) Esta atividade transitou para 2016.

GRÁFICO 18 – Taxa de Execução das Metas do Objetivo Operacional 4, N = 4



#### 4.4.5. Melhoria da ANAC

#### Divulgação da atividade

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 2015, embora não previstas no Plano de Atividades 2015.

## ATIVIDADES PREVISTAS NO PLANO DE ATIVIDADES 2015

### QUADRO 25 – 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

N.º Ordem	Eixo Int.	Ação/Atividade	Indicador	UO responsável	2015			
					Meta	Resultado	Obs.	
37	AT	Reforçar as ações de controlo interno iniciadas em 2010	N.º de auditorias internas realizadas [QUAR, ex-ind. 14]	GECG	3	N.A.	♦	a)
			N.º de relatórios de auditoria produzidos		3	N.A.	♦	
38	AT	Avaliar o grau de satisfação dos clientes da ANAC	N.º de relatórios do questionário produzidos	GECG	1	1	→	b)
39	AT	Realizar um inquérito aos colaboradores sobre a Avaliação do Desempenho da ANAC	N.º de relatórios do inquérito produzidos	GECG	1	1	→	
40	AT	Garantir a elaboração do relatório de atividades da ANAC do ano de 2014 antes do prazo legalmente previsto	Data de envio do documento às entidades envolvidas	GECG	14-abr	14abr	→	
41	AT	Garantir a elaboração do plano de atividades da ANAC do ano 2016 antes do prazo solicitado pelo Governo/legalmente previsto	Data de envio do documento às entidades envolvidas <sup>31</sup>	GECG	30-dez	30-dez	→	
42	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>	N.º de campanhas sobre <i>Safety</i> lançadas [QUAR, ind. 12]	DSO DECOM	1	3	→	c)
			N.º de seminários em Segurança da Aviação Civil realizados, na sua vertente <i>Security</i> [QUAR, ind. 12]	GABFALSEC DECOM	2			
43	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%	→	d)

a) Atividade eliminada do QUAR e do PA (cf. pág. 51).

b) Os relatórios produzidos são parte integrante do Relatório de Atividades de 2014.

c) Foram realizadas as seguintes ações: I Seminário sobre Regulamentação e Utilização de Sistemas de Aeronaves Pilotadas Remotamente (*Remotely Piloted Aircraft Systems – RPAS*), onde, entre outras, foram abordadas matérias de *Security*; II Seminário sobre RPAS: Investigação, Desenvolvimento e Mercado; *Workshop* sobre segurança da carga e correio aéreos.

d) Correspondente a 413 pedidos de esclarecimento.

<sup>31</sup> Esta data corresponde ao prazo de entrega do orçamento da ANAC ao Governo

QUADRO 25 – Grau de concretização do Objetivo Operacional 5 (cont.)

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

Legenda dos Fixos de Intervenção:

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

N.º Ordem	Eixo Int.	Ação/Atividade	Indicador	UO responsável	2015		
					Meta	Resultado	Obs.
44	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 iniciativas dirigidas aos <i>stakeholders</i> realizadas [QUAR, ind. 12]	DSO DECOM	3	3	→ e)
			N.º de seminários para aeródromos [QUAR, ind. 12]	DINAV DCM DECOM	3	5	↑ f)
	AT		N.º de iniciativas dirigidas aos Órgãos de Comunicação Social	DECOM	3	8	↑
45	RS	Garantir o tratamento de processos de reclamações de passageiros recebidos	Percentagem de processos de reclamações de passageiros referentes a 2015 concluídos	DRE	85%	77,1%	↓
			Percentagem de processos pendentes de reclamações de passageiros referentes a anos anteriores concluídos		98%	66,1%	↓ g)
46	RS	Manter os prazos de resposta às alterações aos programas de exploração de rotas sujeitas a OSP	Prazo médio de resposta, em dias úteis	DRE	3,6	N.A.	♦ h)
47	RS	Garantir a elaboração do Manual de Procedimentos da DRE, considerando as competências dos seus Departamentos: AM, PDC e LE	N.º de Procedimentos do Manual de Procedimentos da DRE elaborados / revistos <sup>32</sup>	DRE	4	4	→
48	AT	Conceber suportes de comunicação institucional (filmes, folhetos, anúncios, etc.)	N.º de suportes concebidos	DECOM	3	8	↑
49	AT	Dinamizar o projeto portal da ANAC	N.º de UO envolvidas	DECOM	2	4	↑
50	AT	Dinamizar a comunicação interna	N.º de iniciativas ao abrigo do PECL (Programa Estratégico de Comunicação Interna)	DECOM	4	31	↑

e) Foram promovidos 3 seminários de Examinadores Parte FCL.

f) Foram promovidas as seguintes ações: 1 *Workshop* no âmbito dos requisitos do regulamento 73/2010 (Seminário ADQ – *Aeronautical Data Quality*); *Workshop* (em parceria com a ICAO) sobre *Performance Based Navigation (PBN) Airspace Design*; Reunião no âmbito das OSP Bragança – Portimão com as Câmaras Municipais; Sessão de esclarecimento Saúde Mental dos pilotos; *1st Stakeholder Consultation Forum of the SW FAB*.

g) 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 (cf. pág. 47).

h) Não houve solicitações nesta matéria.

<sup>32</sup> A redação do indicador foi alterada (a anterior era “N.º de Capítulos do Manual de Procedimentos da DRE elaborados”) e a meta correspondente revista em conformidade, já que a revisão do Manual de Procedimentos da DRE é uma atividade corrente, a ter em consideração continuamente.

QUADRO 25 – Grau de concretização do Objetivo Operacional 5 (cont.)

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

Legenda dos Fixos de Intervenção:

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

N.º Ordem	Eixo Int.	Ação/Atividade	Indicador	UO responsável	2015			
					Meta	Resultado	Obs.	
51	AT	Conceber e produzir peças de <i>merchandising</i>	N.º de peças de <i>merchandising</i> concebidas	DECOM	2	4	↑	i)
52		Efetuar a reestruturação global e a adequação do suporte fornecido pelos sistemas de informação da ANAC à missão institucional, através do levantamento exaustivo e do redesenho de todos os processos críticos de negócio com o objetivo de agilizar a sua execução interna e identificar os pontos de interação com os cidadãos e empresas que podem ser colocados <i>online</i>	N.º de unidades orgânicas intervencionadas com processos críticos de negócio e pontos de interação com cidadãos e empresas identificados e validados	GSIC	11	N.A.	♦	
53	AT	Disponibilizar um portal partilhado (CMS) para permitir a disponibilização de serviços eletrónicos online direcionados às entidades que interagem com a ANAC, designadamente os serviços com maior potencial, identificados no levantamento de processos	Data da disponibilização pública do portal partilhado	GSIC	31-dez	N.A.	♦	j)
54	AT	Disponibilizar uma plataforma comum de gestão do cliente (CRM) que articule serviços eletrónicos disponibilizados online com interações presenciais, telefónicas e outras, por parte dos cidadãos e empresas	Data da disponibilização da plataforma CRM	GSIC	31-dez	N.A.	♦	
55	AT	Disponibilizar um sistema de suporte à decisão (SARE) assente numa ferramenta de <i>Business Intelligence</i> (BI) que permita gerir a atividade da ANAC, através de indicadores de desempenho baseados na recolha e análise eletrónica da informação recebida de <i>stakeholders</i> e dos diversos sistemas de informação de suporte à atividade do Instituto	Data da disponibilização da ferramenta	GSIC	31-dez	N.A.	♦	
56	AT	Efetuar a regulamentação e procedimentação da atividade de suporte operacional do GSIC	Data da publicação dos procedimentos e regulamentos do GSIC na <i>intranet</i> institucional	GSIC	31-dez	0%	↓	
67	AT	Garantir um grau de execução adequado do plano de formação técnica <sup>33</sup>	Horas de formação técnica realizadas / Total de horas de formação realizadas [QUAR, ind. 10]	DCM;DGR DINAV; DSO GABFALSE C	[60%–70%]	81%	↑	
68	AT	Garantir a execução de uma política de formação profissional adequada	N.º de colaboradores abrangidos por ações de formação / N.º total de colaboradores [QUAR, ind. 11]	DCM;DeC OM DGR;DIN AV DRE;DSO GABJUR GABFALS EC GECG;GSIC	[35%–45%]	69,5%	↑	

i) Foram concebidas as seguintes peças: Identificador de bagagem ANAC; Memórias usb; Porta canetas Vista Alegre com gravação de logo; Bloco de notas *prestige* com gravação e caneta.

j) Considerado Não Aplicável por não se ter verificado o pressuposto para a realização desta atividade, designadamente a dependência da concretização do projeto SAMA, a qual não se verificou.

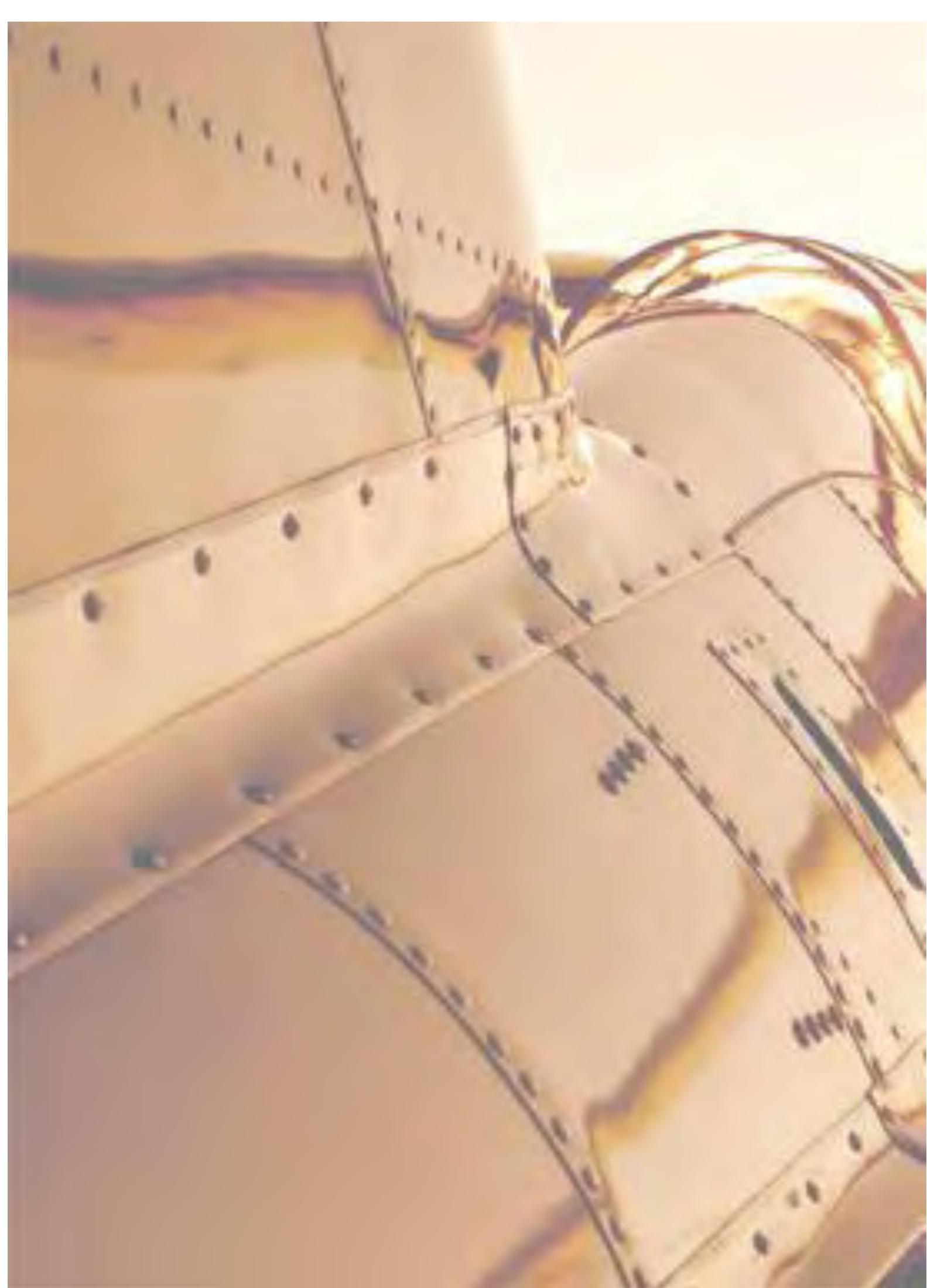
<sup>33</sup> Foi adotada a redação do QUAR.

## GRÁFICO 19 – Taxa de Execução das Metas do Objetivo Operacional 5, N = 19



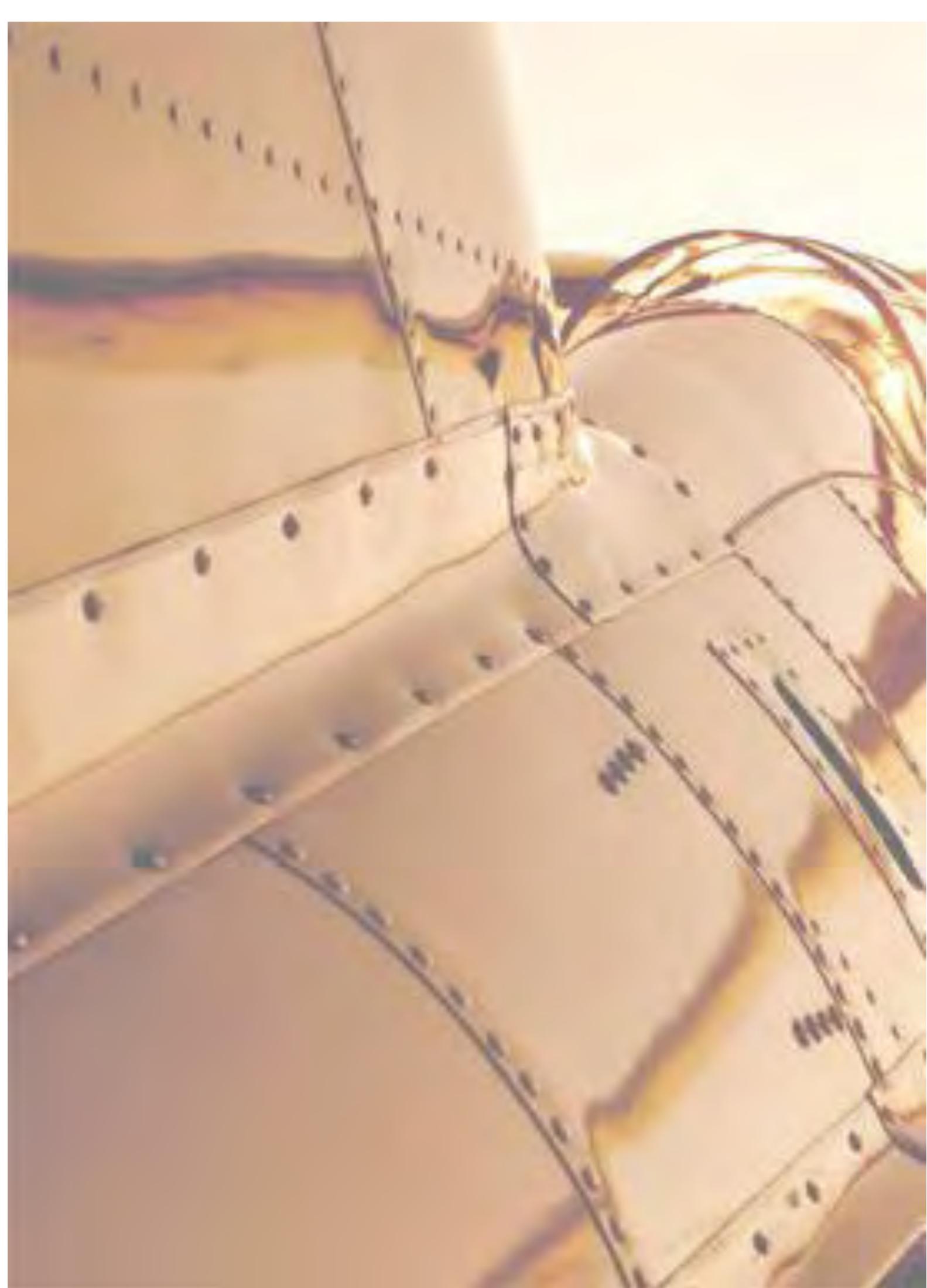
### ATIVIDADES NÃO PREVISTAS NO PLANO DE ATIVIDADES 2015

- 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 42 consultas ao Centro de Documentação da ANAC



# SEGUNDA PARTE





An aerial photograph of a large stadium under construction at sunset. The stadium's tiered seating bowl is visible, with several sections still under development. The sky is a warm, golden-orange color, and the stadium's shadows are cast long and dark on the surrounding ground. The overall scene conveys a sense of scale and progress.

CAPÍTULO V  
Recursos Humanos

## 5.1 AFETAÇÃO REAL E PREVISTA DOS RECURSOS HUMANOS

No plano nacional, 2015 caracterizou-se por alterações políticas e económicas com efeitos ao nível das organizações, mantendo-se, todavia, as restrições orçamentais no âmbito das políticas adotadas pelo Governo, num contexto de austeridade.

As restrições que se fizeram sentir, explanadas na Lei do Orçamento de Estado, e que têm sido adotadas nos últimos anos, contribuíram em grande parte para a manutenção das dificuldades no que ao recrutamento de pessoal diz respeito, nomeadamente pela inexistência de incentivos à contratação quer para as organizações quer para os trabalhadores, cuja posição remuneratória se encontra estagnada pelo congelamento de progressões.

Não obstante essa conjuntura, e para a definição dos recursos humanos planeados para 2015, procurou-se prever o reforço dos quadros de nível superior na elaboração do Plano Anual para esse ano, como resultado das imposições internacionais em matéria de segurança da aviação civil da ICAO/OACI e da EASA, entre outros (JAA, Eurocontrol, etc), que consideram como ponto crítico das suas auditorias à ANAC a avaliação quantitativa e qualitativa dos recursos humanos da Autoridade.

Essas imposições materializam-se num elevado *know-how*, exclusivo do setor e adquirido com experiência efetiva em exercício de funções na aviação civil, tendo em conta a especificidade e complexidade das competências exigidas aos técnicos da ANAC. Devido à dificuldade de recrutamento de pessoal especializado na área aeronáutica, no âmbito da Administração Pública, tais fatores prejudicam o recrutamento de trabalhadores nas áreas técnicas, que permanecem deficitárias.

Como tal, e como se verifica pela análise do quadro seguinte, o número de profissionais em funções à data de 31-12-2015 fica bastante aquém do planeado, à semelhança de anos anteriores. Essa diferença de 65 profissionais face ao inicialmente planeado em sede de Plano de Atividades, representa um desvio negativo de 32,5%.

QUADRO 26 – Caracterização dos Recursos Humanos por grupo profissional, 2015

Recursos Humanos		Planeados Orçamento 2015		Executados 31-dez-2015	
Grupo Profissional	Pontos	N.º Profissionais	Pontos	N.º Profissionais	Pontos
<b>TOTAL</b>		<b>200</b>	<b>2335</b>	<b>135</b>	<b>1574</b>
Conselho de Administração	20	3	60	3	60
Dirigentes	16	26	416	17	272
Técnicos Superiores*	12	125	1500	82	984
Assistentes Técnicos	8	43	344	31	248
Assistentes Operacionais	5	3	15	2	10

Unidades: N.º Trabalhadores/Pontos

\* Não inclui prestadores de serviços / avançados

A carência de recursos humanos verificada, ou a sua não qualificação de acordo com os padrões e recomendações internacionais, pode comprometer gravemente o trabalho desenvolvido pela ANAC e pôr em causa o sistema nacional de supervisão dos operadores, organizações e pessoal aeronáutico nacionais, considerando os poderes que a entidade detém por força da entrada em vigor dos seus Estatutos.

Para além dos já referidos constrangimentos existentes quanto ao elevado grau de exigência na contratação dos recursos humanos indispensáveis à prossecução da atividade da ANAC, regista-se uma acrescida dificuldade com origem no enquadramento jurídico vigente para a contratação célere desses profissionais, situação dependente da publicação dos Regulamentos da ANAC para o seu desbloqueamento.

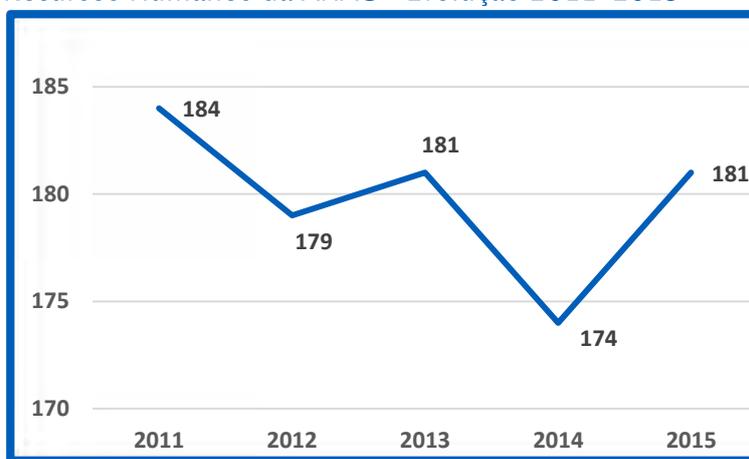
Pretende-se que esse conjunto de Regulamentos permita à ANAC alterar o seu modelo organizacional, possibilitando uma maior e melhor planificação das necessidades de pessoal, bem como uma flexibilização no recrutamento de técnicos qualificados, tendo em consideração as necessidades das diferentes unidades orgânicas ao nível das competências e perfis definidos para cada posto de trabalho.

É justamente recorrendo à contratação de prestação de serviços ou de avença com técnicos especializados no âmbito da aeronáutica que se tentam colmatar, de alguma forma, as dificuldades sentidas no preenchimento cabal do mapa de pessoal da ANAC, de forma a evitar comprometer a prossecução da sua atividade, na medida em que não existem na Administração Pública trabalhadores com a especialização e experiência exigíveis no setor da aviação civil (pilotos de linha área, controladores de tráfego aéreo, assistência em escala, técnicos de manutenção de aeronaves, e outros).

Por sua vez, pelo facto de não estarem ainda aprovados e publicados os já referidos regulamentos, previstos no Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, não foi possível utilizar outras formas de recrutamento para além das já usadas ao longo dos últimos anos.

Foram, pois, os 46 profissionais nesta situação no ano em análise, que permitiram regressar a valores semelhantes ao ano de 2013, com um total de 181 profissionais, ainda assim insuficientes para o preenchimento dos 250 postos de trabalho previstos para 2015 (incluindo avenças), conforme se pode constatar no gráfico seguinte:

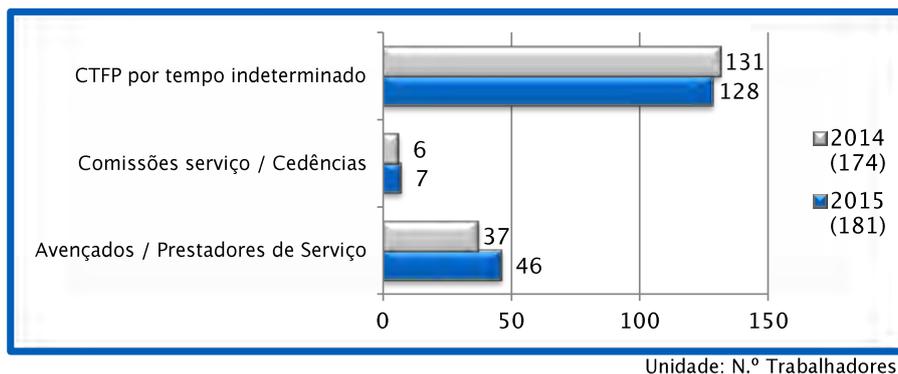
GRÁFICO 20 – Recursos Humanos da ANAC – Evolução 2011–2015



Unidade: N.º Trabalhadores

Embora se tenha registado um aumento, de 2014 para 2015, no número total de profissionais, esse aumento verificou-se precisamente na relação jurídica de emprego da prestação de serviços / avenças, que veio contrabalançar a diminuição de 3 profissionais na relação jurídica de emprego mais representativa, o Contrato de Trabalho em Funções Públicas (CTFP) por tempo indeterminado, vínculo em que se encontram mais de 70% dos trabalhadores da ANAC (incluindo os dirigentes que, embora estejam em comissão de serviço, também têm aquele vínculo de origem).

**GRÁFICO 21 – Caracterização dos Recursos Humanos por relação jurídica de emprego – Evolução 2014–2015**



O recurso à mobilidade interna na categoria e nas modalidades intercarreiras ou intercategorias foi, no passado, uma forma utilizada para responder a algumas das necessidades das unidades orgânicas. Contudo, essa possibilidade deixou de ser viável uma vez 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. Com efeito, após abril de 2015, apenas é permitido à ANAC, até à aprovação de regulamentos internos, o recurso à figura da cedência de interesse público, a qual para além de morosa, não tem tido resultados favoráveis.

## 5.2 TRABALHADORES DA ANAC

No ano de 2015 registou-se um decréscimo do número total de efetivos, mantendo-se a tendência dos últimos anos, ou seja uma contínua diminuição dos trabalhadores face aos anos anteriores. Concretamente, verificou-se um decréscimo real de 2 colaboradores face ao ano anterior, o que se traduz em cerca de 1,46 % do total dos efetivos.

Da análise do mapa de pessoal elaborado aquando da realização do orçamento de estado, e considerando o número de postos de trabalho previstos (250 postos de trabalho) e o número de postos ocupados a 31 de dezembro de 2015, verifica-se que a necessidade de recrutamento, face às atribuições da ANAC, como autoridade reguladora do sector da aviação civil, se mantém.

QUADRO 27 – Evolução do Total de Efetivos por Grupo Profissional, 2013–2015

Anos	2013	2014	2015
Total	144	137	135
Dirigentes	20	20	20
Técnicos Superiores	86	83	82
Assistentes Técnicos	36	32	31
Assistentes Operacionais	2	2	2

Unidade: N.º Trabalhadores

Para além dos trabalhadores efetivos, com a ANAC colaboram também outros profissionais que prestam funções na entidade através da celebração de contratos de prestação de serviços na modalidade de avença, os quais contribuíram para colmatar o deficit de recursos especializados, maioritariamente nas áreas técnicas. Neste grupo, verificou-se a tendência inversa, ou seja, constatou-se um aumento significativo do número de colaboradores.

QUADRO 28 – Evolução dos Avençados / Prestadores de Serviços, 2013–2015

	2013	2014	2015
Avençados/ Prestadores de Serviços	37	37	46

Unidade: N.º Trabalhadores

GRÁFICO 22 – Efetivos vs Prestadores de Serviços, 2015, N=181



Unidade: N.º Trabalhadores

No sentido de permitir a ocupação de alguns dos postos de trabalho do mapa de pessoal e com o objetivo de dotar a ANAC de trabalhadores qualificados, considerando a evolução das necessidades sentidas pelas Unidades Orgânicas e disponibilidades orçamentais, foram feitas diligências no sentido de continuar a promover o recrutamento, com maior incidência na figura de cedência de interesse público e através do recurso à contratação de prestadores de serviço, pela necessidade de pessoal técnico especializado.

Porém, não foi possível responder na totalidade às necessidades sentidas nas áreas técnicas, pela inexistência de pessoal altamente qualificado no âmbito da Administração Pública, nomeadamente no que diz respeito a técnicos do setor da aviação civil, e pelas restrições previstas ao nível de orçamento de Estado, bem como as existentes pela alteração do regime jurídico pelo qual se rege a ANAC.

No que concerne à evolução de pessoal, e no que diz respeito aos fluxos (entradas e saídas), o ano de 2015 caracterizou-se por um aumento do número total de colaboradores, nomeadamente de técnicos especializados, nas diferentes aéreas da aviação civil, justificado pelo aumento de número de colaboradores em regime de prestação de serviços.

Em termos de evolução de pessoal em 2015, registou-se a saída de 21 colaboradores, por diversos motivos, nomeadamente:

- Cessação de contrato de avença (10);
- Denúncias por iniciativa do trabalhador/colaborador (3);
- Fim de situação de mobilidade/Saída por mobilidade (1);
- Outros motivos (7).

Atendendo aos números existentes, regista-se uma inversão da tendência, uma vez que face ao número global de colaboradores em 2014, o ano de 2015 caracterizou-se pelo movimento oposto, ou seja, pelo acréscimo do número de colaboradores, na mesma medida do ano anterior.

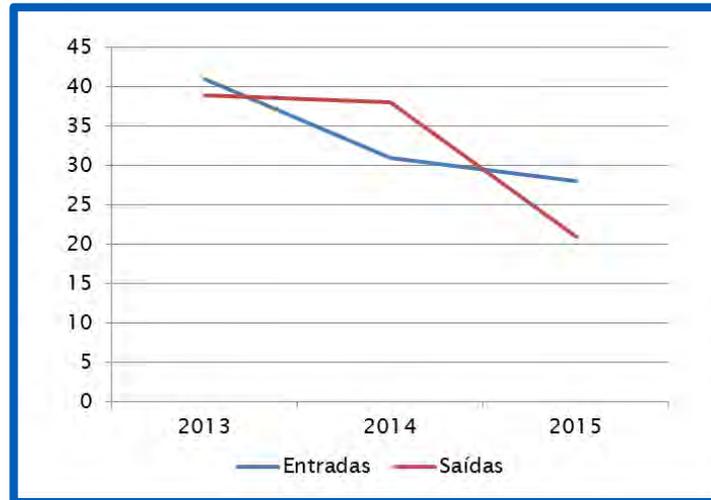
A evolução do número total de colaboradores desta Autoridade teve subjacente a seguinte configuração:

QUADRO 29 – Evolução do Total de Efetivos – Movimentos, 2013–2015

Recursos Humanos	2013	2014	2015
<b>Início do Ano</b>	<b>179</b>	<b>181</b>	<b>174</b>
Entradas	41	31	28
Saídas	39	38	21
Saldo de Movimentos	2	-7	7
<b>Final do Ano</b>	<b>181</b>	<b>174</b>	<b>181</b>

Unidade: N.º Trabalhadores

GRÁFICO 23 – Evolução do Total de Efetivos – Movimentos, 2013–2015



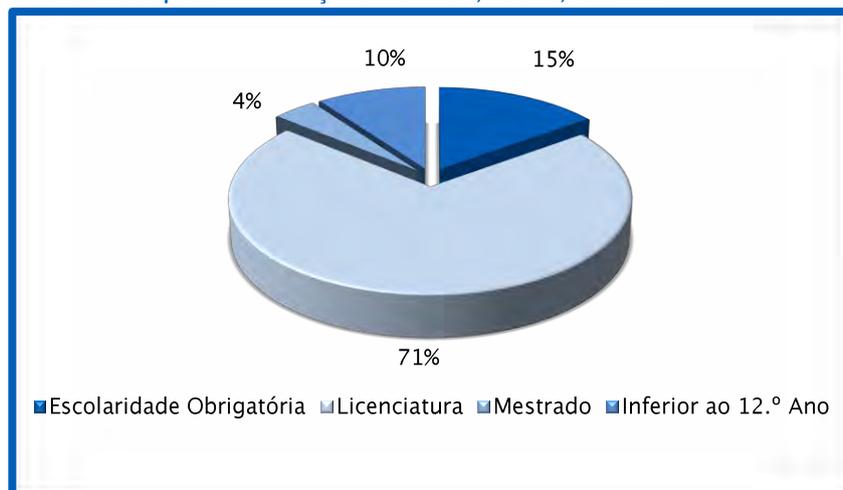
Unidade: N.º Trabalhadores

### 5.3. QUALIFICAÇÕES

Em 2015, a ANAC deu primazia ao investimento na formação profissional dos trabalhadores das áreas operacionais, de forma a cumprir e manter os padrões internacionais nesta área.

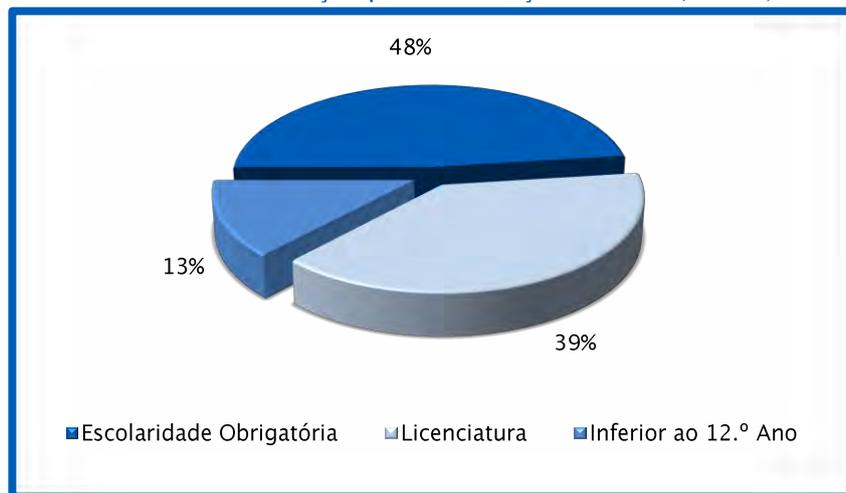
Um dos objetivos da ANAC ao longo dos anos tem sido dotar os diferentes serviços com meios humanos mais qualificados e especializados, de modo a garantir a prossecução das suas atribuições. Em 2015, tal como em anos anteriores, verificou-se que os trabalhadores detentores de habilitação de nível superior representam a maioria do Universo dos efetivos, num total de 71%.

GRÁFICO 24 – Efetivos por Habilitação Literária, 2015, N=135



Unidade: N.º Trabalhadores

GRÁFICO 25 – Prestadores de Serviços por Habilitação Literária, 2015, N=46

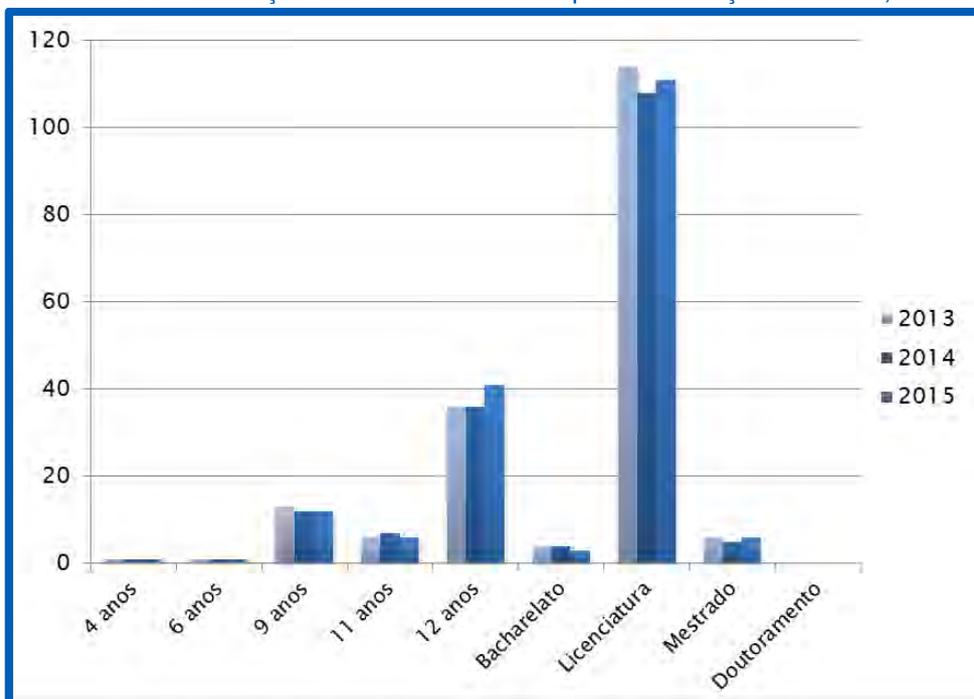


Unidade: N.º Trabalhadores

Tendo em consideração os gráficos, pode-se constatar 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 constata uma clara predominância de Técnicos Superiores.

Numa análise global aos colaboradores da ANAC, mantém-se a mesma tendência, ou seja, um maior número de colaboradores detentores de um grau superior de qualificação em termos de habilitações literárias.

GRÁFICO 26 – Evolução dos Colaboradores por Habilitação Literária, 2013–2015



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, pelo que, ao longo dos últimos anos, tem-se assistido a um esforço no que diz respeito ao desenvolvimento da formação profissional.

A consciência da importância da formação como fator decisivo no processo de qualificação e valorização dos recursos humanos, fez manter, em 2015, o investimento na área da formação profissional, pela otimização da oferta formativa passando pela realização de um maior número de ações internas.

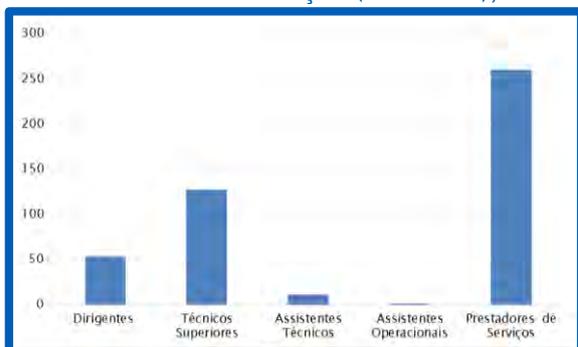
Realizaram-se 80 ações de formação, entre ações internas e externas, totalizando cerca de 5313 horas de formação, com um custo total de € 87.467,00. Comparativamente a 2014, registou-se um acréscimo do número de ações de formação, bem como de horas de formação. Relativamente aos custos, estes registaram igualmente um aumento significativo.

Efetivamente, em relação ao ano anterior, o montante despendido em 2015 teve um acréscimo de € 12.744,00 o que corresponde a um aumento de 17% face ao valor despendido em 2014.

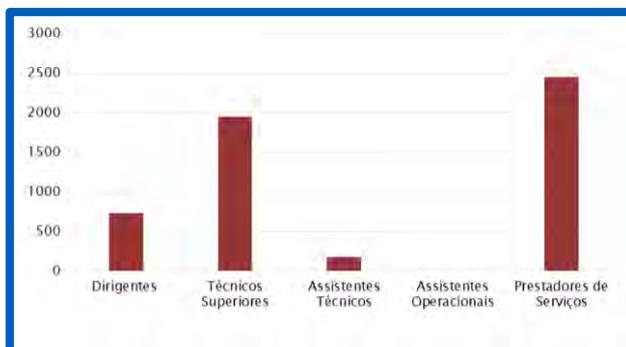
Face à mudança de regime jurídico, e de acordo com o previsto nos Estatutos desta Autoridade, à ANAC é permitido garantir formação contínua especializada aos profissionais que se encontram ao seu serviço nos quais se incluem os colaboradores com contratos de prestação de serviços na modalidade de avença, nas áreas técnicas e operacionais.

Deste modo, no universo dos formandos estiveram envolvidos, em 2015, todos os grupos profissionais existentes na ANAC, num conjunto de 452 participações, valor largamente superior ao registado no ano transato.

### GRÁFICOS 27 e 28 – Formação por Grupo Profissional – N.º de Participações (N=452); N.º de Horas de Formação (N=5.313), 2015



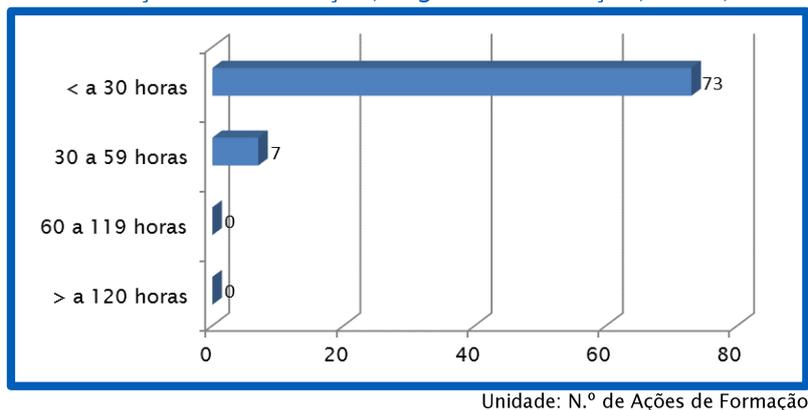
Unidade: N.º Participações em Ações de Formação



Unidade: N.º Horas de Formação

Verifica-se ainda uma grande predominância de ações com uma carga horária reduzida, ou seja, ações de formação com duração inferior a 30 horas.

GRÁFICO 29 – N.º de Ações de Formação, segundo a duração, 2015, N=80

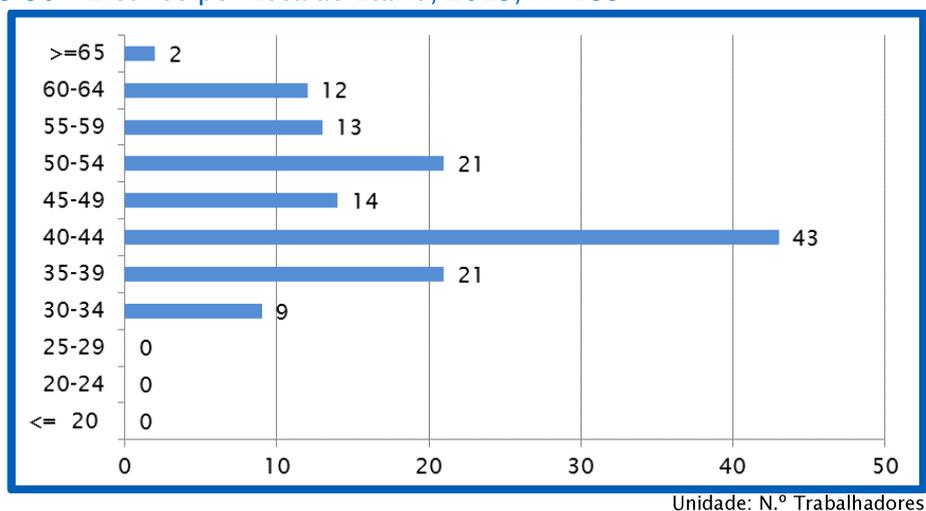


## 5.5. ESTRUTURA ETÁRIA

No que à estrutura etária diz respeito, verificou-se em 2015 e em termos gerais, um aumento do número de colaboradores nas faixas etárias dos 40/44 e dos 50/54, tendo sido registado na primeira um maior aumento. De salientar que os trabalhadores com idade superior a 65 anos registaram igualmente um acréscimo, uma vez que nesta faixa etária predominam os colaboradores em regime de prestação de serviços, cuja experiência profissional constitui um contributo de inegável valor.

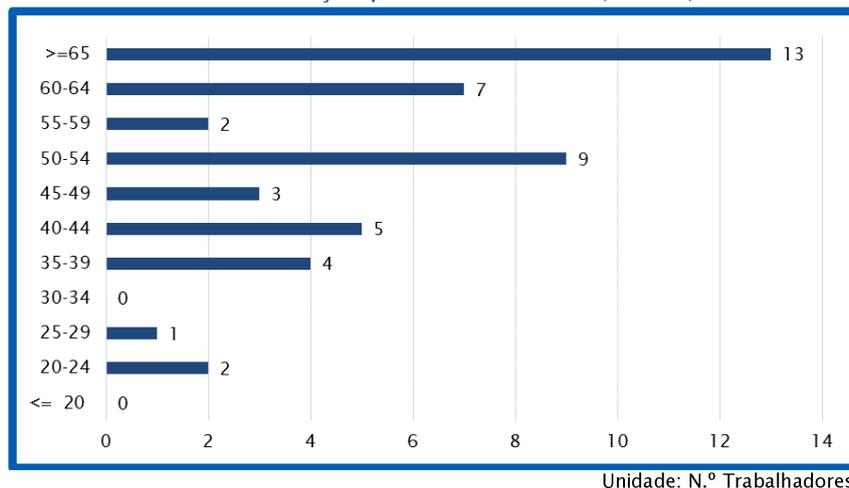
Analisando os diferentes tipos de colaboradores, constatou-se uma maior percentagem de trabalhadores efetivos com idades compreendidas entre os 40 e os 44 anos, ou seja, 32%. No entanto e face ao número de colaboradores nas faixas etárias mais elevadas, a média de idades encontra-se nos 46 anos.

GRÁFICO 30 – Efetivos por Escalão Etário, 2015, N=135



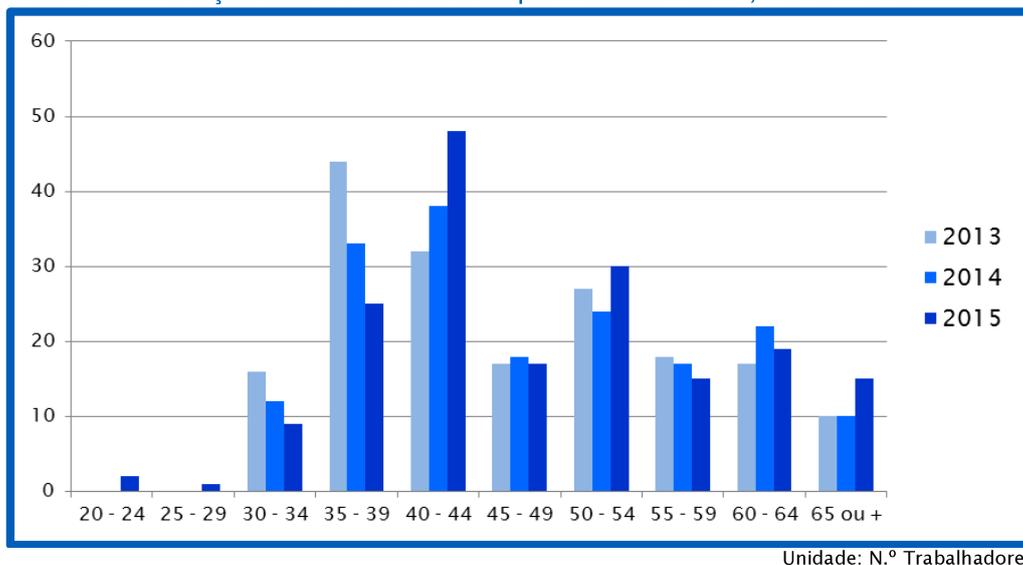
No que diz respeito aos colaboradores em regime de prestação de serviços, a grande maioria dos colaboradores integram as faixas etárias mais elevadas (acima dos 60 anos) representando 43%.

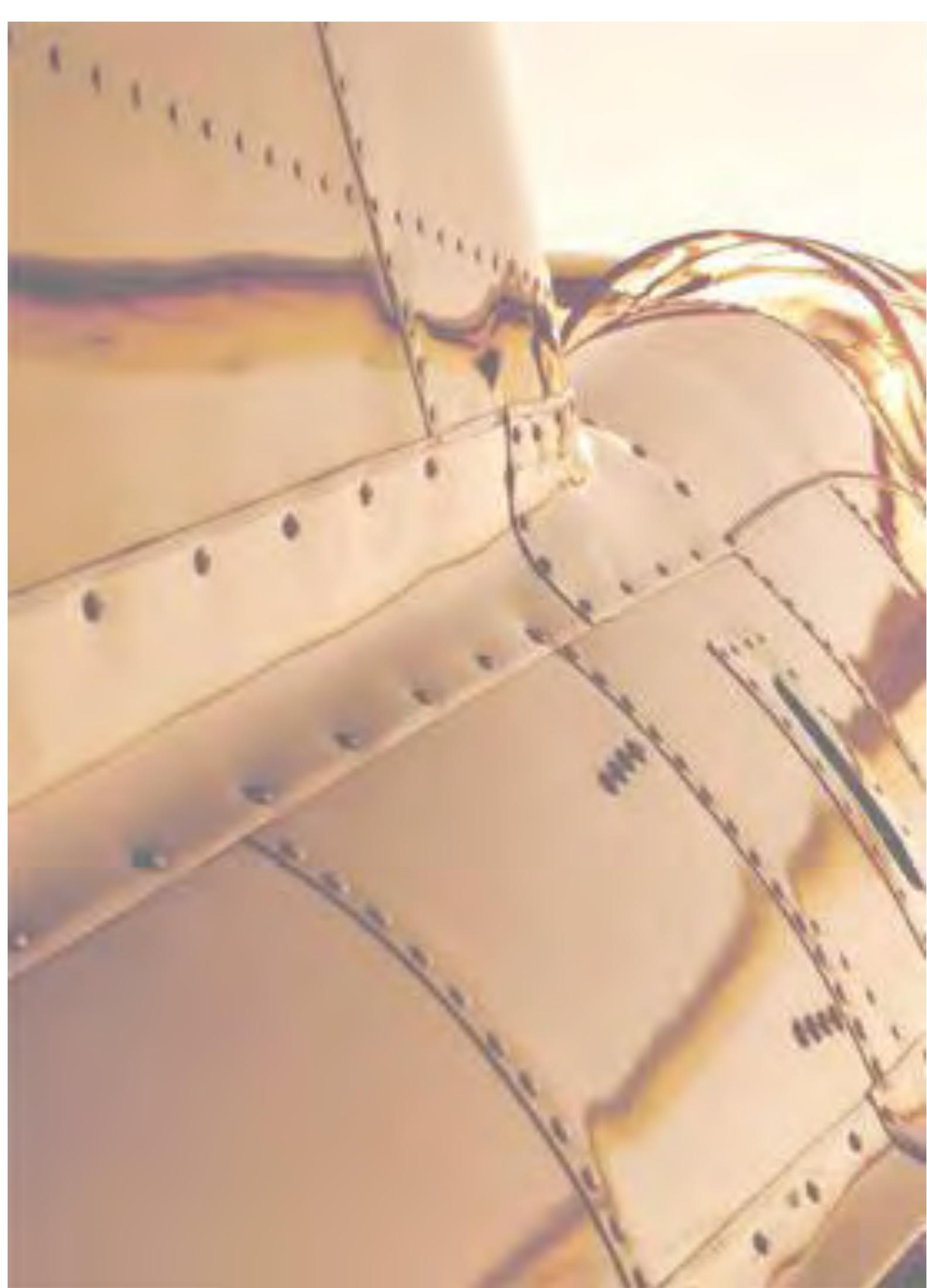
GRÁFICO 31 – Prestadores de Serviços por Escalão Etário, 2015, N=46



Em termos globais, o gráfico infra demonstra a tendência dos últimos 3 anos, ou seja, a crescente evolução na faixa etária dos 40–44 anos, e dos 65 ou mais anos, em oposição com a diminuição de colaboradores nas faixas etárias abaixo dos 39. De salientar que em 2015, entraram ao serviço da ANAC colaboradores com idade inferior a 30 anos.

GRÁFICO 32 – Evolução dos Colaboradores por Escalão Etário, 2013–2015





An aerial photograph of a large stadium under construction at sunset. The stadium's curved roof structure is visible on the left, with various construction elements and cables. The surrounding landscape is flat and open, with long shadows cast across the ground. The sky is a warm, golden-orange color, indicating the time is either dawn or dusk.

## 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 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 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

Conforme adiante se detalha, relativamente ao Orçamento de Funcionamento, a execução orçamental da receita foi superior ao inicialmente previsto em sede de elaboração do orçamento para 2015 (2,9 M€), tendo a despesa apresentado um desvio negativo na ordem dos 1,9 M€ relativamente à dotação inicial.

### QUADRO 30 – Síntese Orçamental 2015

Orçamento de Funcionamento	Dotação Inicial	Dotação Corrigida	Executado	%
<b>RECEITA</b>	<b>45.030.720,00 €</b>	<b>82.645.397,00 €</b>	<b>80.444.305,01 €</b>	<b>97,3%</b>
Taxa de Segurança	41.246.324,00 €	46.346.324,00 €	45.156.049,42 €	97,4%
Outras Taxas e Receitas	3.784.396,00 €	3.784.396,00 €	2.773.579,12 €	73,3%
Saldo de Gerência Anterior	0,00 €	32.514.677,00 €	32.514.676,47 €	100,0%
<b>DESPESA</b>	<b>42.219.705,00 €</b>	<b>47.319.705,00 €</b>	<b>40.322.245,37 €</b>	<b>85,2%</b>
Despesas com pessoal	11.926.338,00 €	11.926.338,00 €	7.162.355,12 €	60,1%
Aquisição de bens e serviços	2.252.405,00 €	2.252.405,00 €	1.392.743,61 €	61,8%
Juros e Outros Encargos	500,00 €	500,00 €	0,00 €	0,0%
Transferências	27.129.494,00 €	32.229.494,00 €	31.383.942,04 €	97,4%
Subsídios	0,00 €	925,00 €	923,47 €	
Outras despesas correntes	128.743,00 €	127.818,00 €	74.477,36 €	58,3%
Despesas de capital	782.225,00 €	782.225,00 €	307.803,77 €	39,3%
<b>Orçamento PIDDAC</b>				
<b>RECEITA</b>	<b>2.303.193,00 €</b>	<b>2.303.193,00 €</b>	<b>25.056,93 €</b>	<b>1,1%</b>
Receita Própria	1.727.699,00 €	1.727.699,00 €	24.584,72 €	1,4%
OE/ Fundos Europeus	575.494,00 €	575.494,00 €	472,21 €	0,1%
Saldo de Gerência Anterior	0,00 €	20.566,00 €	20.565,26 €	100,0%
<b>DESPESA</b>	<b>2.279.441,00 €</b>	<b>2.279.441,00 €</b>	<b>24.584,72 €</b>	<b>1,1%</b>
Despesas com Pessoal	275.366,00 €	275.366,00 €	0,00 €	0,0%
Aquisição de Bens e Serviços	895.069,00 €	895.069,00 €	0,00 €	0,0%
Despesas de capital	1.109.006,00 €	1.109.006,00 €	24.584,72 €	2,2%

Unidade: Euros



Este aumento da receita deriva do crescimento do tráfego registado nos aeroportos nacionais relativamente ao previsto aquando da elaboração do orçamento, que, conseqüentemente, gerou um aumento na faturação e cobrança da Taxa de Segurança (3,9 M€).

Do acima exposto resulta um aumento da preponderância da Taxa de Segurança no total da receita arrecadada em 2015 (94 %).

As taxas diversas de licenciamento e de certificação, entre outras receitas, compõem as “Outras Taxas e Receitas”, tiveram uma execução inferior à inicialmente orçamentada em cerca de 1 M€.

Em termos de despesa, e considerando a dotação inicial, não obstante o aumento significativo, por via da consignação da Taxa de Segurança, do agrupamento de despesa relativo a transferência correntes (4,3 M€), a mesma apresenta na sua globalidade uma execução inferior em 1,9 M€, como consequência, da reduzida execução no agrupamento de Despesas com o Pessoal (- 4,8 M€), resultado da dificuldade sentida na contratação dos recursos humanos com o *know-how* necessário à especificidade subjacente à missão da ANAC.

No âmbito do Programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central (PIDDAC), verificou-se uma execução muito reduzida (1%), o que encontra justificação no facto de, por vicissitudes diversas, alheias à Autoridade, não ter sido finalizado o procedimento concursal relativo ao projeto ‘Sistema de Apoios à Modernização Administrativa’ (SAMA), nem terem sido realizados os projetos de obra previstos para 2015.

## 6.2. CARACTERIZAÇÃO E SÍNTESE EVOLUTIVA

Do anteriormente exposto, se percebe 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.

De realçar que estas duas componentes são fortemente influenciadas por fatores externos a esta Autoridade que condicionam a capacidade de gestão do Conselho de Administração.

Define o n.º 1 do artigo 1.º do Decreto-Lei n.º 40/2015, de 16 de março, que aprova os estatutos da ANAC que:

*“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.”*

Sem prejuízo do acima exposto, o Ministério das Finanças e o Ministério responsável, têm uma importância decisiva na autonomia de gestão da ANAC, quer por meio da aprovação do Mapa de Pessoal a propor em sede de elaboração do Orçamento ao



Ministério responsável, quer pelas diversas normas que no decurso da gerência ditam regras claras aplicáveis aos diversos organismos do Setor Público, influenciando desta forma a gestão de recursos e meios humanos que, posteriormente, se reflete nos resultados apresentados nas óticas orçamental e patrimonial.

#### **- Despesas com o Pessoal**

O Mapa de Pessoal aprovado para o ano de 2015 previa um número total de 250 colaboradores, valor que englobava trabalhadores, colaboradores em regime de prestação de serviços e dirigentes.

Este número, que até agora não foi possível atingir, reflete as várias imposições comunitárias 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 meios 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 2015 existiam na ANAC 181 colaboradores, o que representa 72 % do mapa de pessoal aprovado, um número que fica muito aquém dos meios exigidos pelas referidas entidades supervisoras internacionais.

A manter-se esta situação, poderá levar a que sejam imputadas ao Estado Português diversas "não conformidades" graves, traduzindo-se numa avaliação negativa do setor em Portugal, nomeadamente, no que diz respeito à segurança aeronáutica, com reflexos imediatos nas empresas, na economia e na imagem do país.

A pequena variação registada nos valores referentes a Despesas com Pessoal relativamente ao ano anterior está relacionada com o aumento dos valores suportados com contratos de prestação de serviços (0,8 M€), consequência da impossibilidade de contratar recursos qualificados no mercado de trabalho, e com a diminuição do pagamento de processos intentados no Tribunal de Trabalho por dirigentes e ex-dirigentes da ANAC (0,7 M€), na medida que os mesmos se vão extinguindo.

#### **QUADRO 31 - Variação da Despesa com Pessoal, 2013-2015**

<b>Despesas com Pessoal</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
	6.137.514	7.185.047	7.162.355
<b>Variação</b>	<b>Valor</b>	1.047.533	-22.692
	<b>%</b>	17,1%	-0,3%

Unidade: Euros

#### **- Taxa de Segurança**

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

Tal alteração tem 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 até agora arrecadado e posteriormente distribuído às entidades gestoras aeroportuárias passa a ser diretamente cobrado por estas, deixando de constar das contas da ANAC.

Uma vez que a Taxa de Segurança é a principal fonte de receita, as flutuações de tráfego aéreo registadas nos aeroportos e aeródromos nacionais, influenciam a execução orçamental e patrimonial, e consequentemente os Saldos de Gerência e Resultados Líquidos registados.

No que concerne à sua distribuição, importa enquadrar os valores que constam das Demonstrações Financeiras por não terem ainda sido entregues às entidades beneficiárias, e que ascendem em 31/12/2015 a 11,6 M€, conforme quadro apostado seguidamente:

#### QUADRO 31 – Receita Consignada por Distribuir, 31-12-2015

Receita por Distribuir a 31-12-2015			
Entidades Beneficiárias	DL 72-A/2010	4.º Trim. 2013	TOTAL
PSP	1.023.828,09 €		1.023.828,09 €
SEF	1.520.750,45 €		1.520.750,45 €
GNR	341.276,03 €		341.276,03 €
ANA	2.850.780,37 €	5.182.657,50 €	8.033.437,87 €
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 €
<b>TOTAL</b>			<b>11.584.780,98 €</b>

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

Resultante da aplicação do Decreto-Lei de Execução Orçamental 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, não o sendo no decurso de 2011, e subsequentes, por falta de autorização ministerial para a transição e integração dos saldos de gerência. Relativamente às receitas provenientes da Taxa de Segurança, foi efetuada uma reserva no valor de 6 M€.

Não obstante o reconhecimento deste montante em dívida, a não entrega do mesmo dependeu de entendimento da Direção Geral do Orçamento (DGO) quanto à sua dedução ao montante relativo ao 4.º trimestre de 2009 distribuído às entidades beneficiárias desta taxa no decurso de 2010, e posteriormente, também entregue ao Estado no âmbito do processo de entrega do saldo de gerência acumulado de 2009, no montante de 7,5 M€; situação que conferiu uma duplicação da entrega das receitas cobradas no 4.º trimestre de 2009.

#### 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 14º 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.”*

De onde se concluiu existir a clara intenção por parte do Governo de agilizar esta entrega de saldos apenas às Forças de Segurança do Ministério da Administração Interna. Razão pela qual ficaram pendentes de entrega à entidade gestora aeroportuária ANA, S.A. o valor de 5,6 M€.

No decurso de 2014, e no âmbito do processo de transição e aplicação do saldo de gerência de 2013, foi proposta a distribuição dos 11,6 M€ aos seus beneficiários, no entanto, apenas em janeiro de 2015 foi dado conhecimento a esta Autoridade do parecer emitido pela DGO em 14/11/2014, que parcialmente se transcreve:

*“Tendo em consideração os motivos invocados, apesar de provocar um agravamento do saldo global inicial e de não se encontrar totalmente previsto na estimativa de 2014 apresentada na proposta de OE2015, submete-se à consideração superior o seguinte:*

- 1. A autorização da aplicação parcial do saldo de gerência anterior em despesa, no montante de € 11.584.780,98 (alteração orçamental de € 11.584.781), dos quais € 5.579.938,12 destinados às entidades beneficiárias da taxa de segurança, correspondente ao 4.º trimestre de 2013 e € 6.004.842,86, a favor igualmente destas entidades, da taxa de segurança que ficou por distribuir por conta da reserva de 20% efetuada com a aplicação do DL n.º 72-A/2010, de 18 de junho (Execução Orçamental), com dispensa da regra do equilíbrio pelo valor estritamente necessário.”*

Não obstante este parecer favorável, devido ao lapso de tempo entre o parecer da DGO e o despacho de Sua Exa. o Secretário de Estado Adjunto e do Orçamento (09/01/2015), o processo não prosseguiu, tendo sido obtido o seguinte despacho:

*“Considerando que o presente processo perdeu atualidade, determino o seu arquivamento.”*

Com o intuito de regularizar esta situação nas contas da ANAC, e atendendo à interpretação das regras orçamentais aplicáveis a esta gerência, em 2015 foi novamente a situação exposta a S. Exa. o Secretário de Estado das Infraestruturas, tendo em vista:

- A. A distribuição das verbas relativas à Taxa de Segurança às entidades beneficiárias, através do mecanismo de integração e aplicação do saldo de gerência de 2014; ou
- B. A entrega deste montante ao Ministério das Finanças, assumindo este a responsabilidade pela entrega destes montantes.

Sobre esta proposta, ainda se aguarda resposta.

### 6.2.1. Análise Orçamental

#### *- Evolução da Receita*

A receita da ANAC é gerada na sua totalidade por receitas próprias, tendo obtido nas gerências de 2014 e 2015 pequenas participações do Orçamento de Estado para dar cumprimento aos seguintes projetos:

- Programa de Rescisões por Mútuo Acordo (75 m€ em 2014);
- Projeto SAMA – Sistema de Apoio à Modernização Administrativa (34,4 m€ em 2014 e 0,5 m€ em 2015);
- Contrato Emprego Inserção + (1,9 m€ em 2015).

Da análise à receita arrecadada em 2015 afere-se uma quebra de 2,3 %, relativamente a 2014, que também havia apresentado uma quebra de 10 % face a 2013.

Efetivamente, não obstante ter-se verificado um aumento do tráfego, normalmente conducente a um aumento da receita (liquidada e cobrada), assistiu-se a uma quebra:

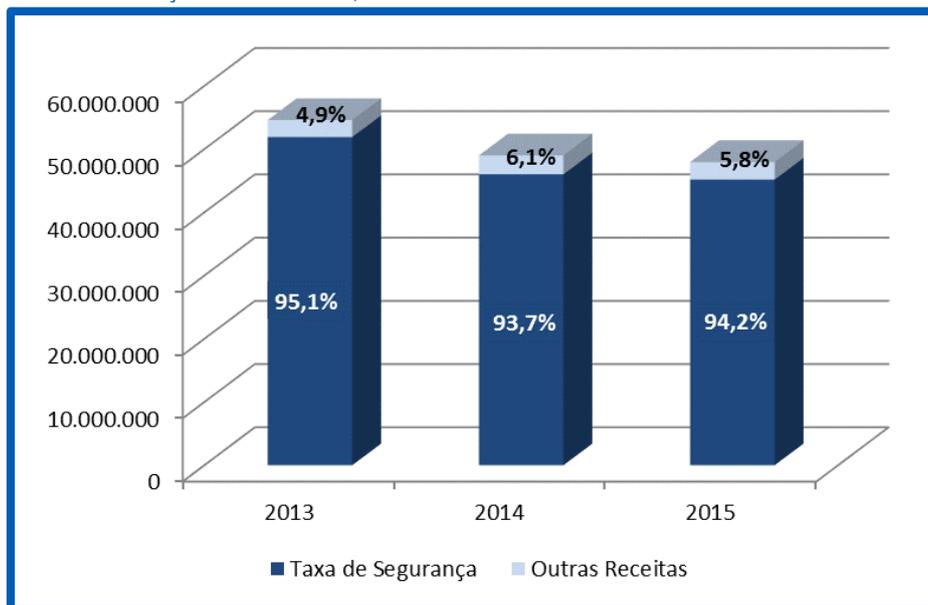
- da faturação se comparada com os preços praticados até 2014, como consequência das alterações preconizadas a partir de abril de 2014 na receita relativa à Taxa de Segurança (redução do preço praticado por passageiro embarcado e entrega da faturação da componente b) às Entidades Gestoras Aeroportuárias);
- da cobrança devido ao aumento verificado na dívida de Clientes de curto prazo no biénio 2014–2015.

Em termos orçamentais, comparativamente a 2014, assistiu-se em 2015 ao crescimento da dívida de Clientes de Taxa de Segurança e de Outras Taxas em 1,1 M€.

No decurso do ano foi transitado e integrado o saldo de gerência de 2014, no valor de 32,5 M€, não tendo no entanto sido autorizada a sua aplicação em despesa.

Na análise comparativa o valor do saldo de gerência integrado em receita não será tido em consideração.

GRÁFICO 33 – Evolução da Receita, 2013–2015



	2013	2014	2015
Taxa de Segurança	51.905.789,29 €	46.012.159,32 €	45.180.634,14 €
Outras Receitas	2.688.937,68 €	2.985.723,58 €	2.771.711,94 €

A Taxa de Segurança, conforme anteriormente referido, é a principal fonte de receita da ANAC, representando em 2015 cerca de 94 % do total das receitas cobradas.

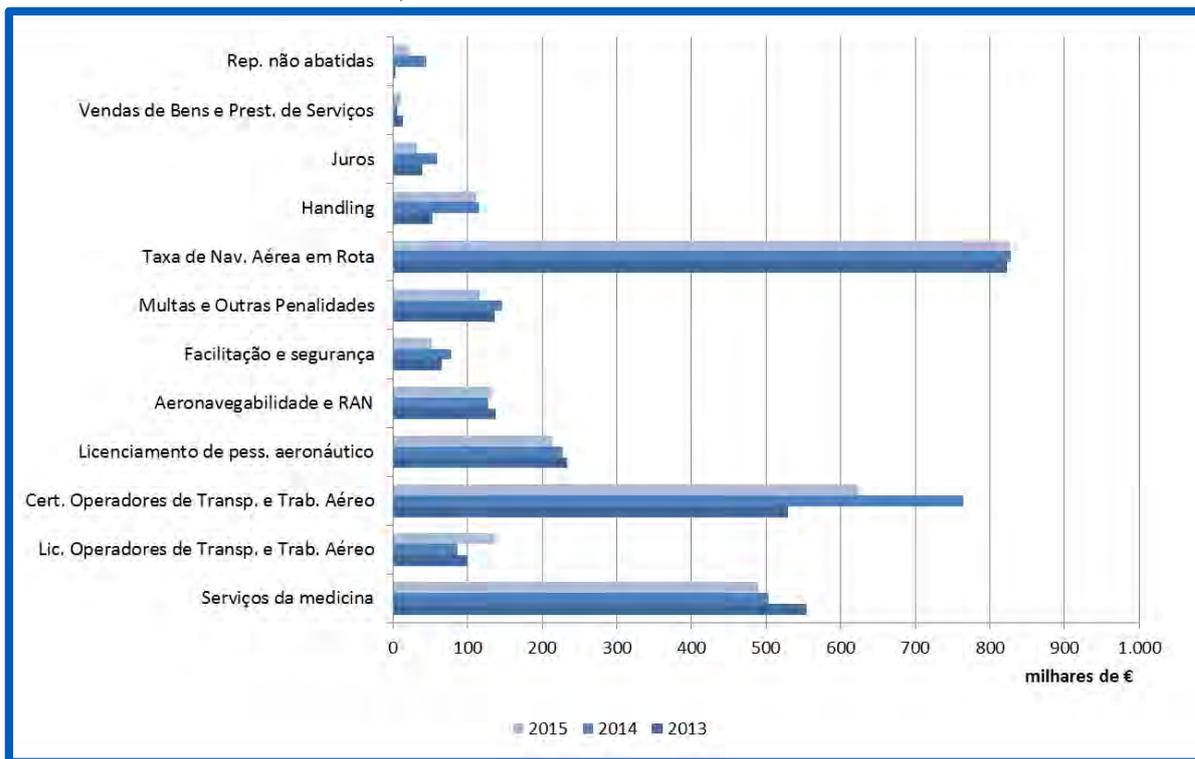
É uma receita consignada, da qual em 2015 aproximadamente 32 % representou proveito líquido da ANAC, sendo o restante distribuído, nos termos da Lei, pelas diversas entidades com responsabilidade na segurança da aviação civil em Portugal.

Devido à sua importância na estrutura financeira da ANAC, e por se tratar de uma receita consignada, como tal com impacto direto no orçamento de despesa, quaisquer alterações verificadas nesta taxa têm um impacto significativo na leitura dos orçamentos desta Autoridade.

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 da página seguinte 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 (31 % em 2013, 28 % em 2014 e 30 % em 2015, do total destas receitas), a Certificação de Operadores e de Trabalho Aéreo (20 %, 26 % e 23 %) e os serviços prestados pela Direção de Certificação Médica (21 %, 17 % e 18 %).

GRÁFICO 34 – Outras Receitas, 2013–2015



Genericamente, comparativamente a 2014 verificou-se um comportamento semelhante da receita relativa a Taxa de Segurança e Outras Taxas, tendo ambas apresentado uma quebra de 1,8 % e 7,2 %, respectivamente.

A quebra mais acentuada da receita afeta a Outras Taxas deu origem a um ligeiro aumento da preponderância da Taxa de Segurança no total da receita.

De realçar que 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.

Devido à sua fraca expressão na Gerência de 2015, as receitas provenientes do Orçamento de Estado e de Fundos Europeus não serão objeto de análise neste ponto.

#### *- Evolução da Despesa*

Em termos globais, assistiu-se a uma quebra da despesa executada em cerca de 3 % face a 2014, ano em que, comparativamente a 2013, havia apresentado uma diminuição de 30 %.

Conforme anteriormente referido, como consequência das alterações preconizadas a partir de abril de 2014 na receita relativa à Taxa de Segurança (entrega da faturação da componente b) às Entidades Gestoras Aeroportuárias) não obstante o aumento de tráfego registado, verificou-se uma diminuição da despesa executada no agrupamento de despesa Transferências Correntes.

## QUADRO 32 – Evolução da Despesa, 2013–2015

Despesa	2013	2014	2015
<b>Funcionamento</b>			
Despesas Pessoal	6.137.514	7.185.047	7.162.355
Aquisição de Bens	113.935	120.119	134.099
Aquisição de Serviços	956.077	1.216.870	1.258.645
Juros e outros encargos	0	14	0
Transferências Correntes			
Taxa Segurança	51.375.815	31.475.812	30.883.693
Outras	483.888	1.012.084	500.249
Subsídios (RP + OE)			923
Outras Despesas Correntes			
Outras Despesas Correntes	25.163	156.390	74.477
Reserva Orçamental	0	0	0
Aquisição de Bens de Capital	54.392	108.126	307.804
<b>Subtotal Funcionamento</b>	<b>59.146.784</b>	<b>41.274.462</b>	<b>40.322.245</b>
<b>PIDDAC</b>			
Despesas Pessoal	0	8.457	0
Aquisição de Serviços	47.525	18.204	0
Aquisição de Bens de Capital	132.406	297.315	24.585
<b>Subtotal PIDDAC</b>	<b>179.931</b>	<b>323.976</b>	<b>24.585</b>
<b>Total de Despesa</b>	<b>59.326.715</b>	<b>41.598.438</b>	<b>40.346.830</b>

Unidade: Euros

Em suma, os principais aspetos associados à variação da despesa são:

- Redução de 2 % das transferências correntes efetuadas para as entidades beneficiárias da Taxa de Segurança, a que equivale cerca de 0,6 M€;
- Diminuição associada a Outras Despesas Correntes (51% relativamente a 2014, a que corresponde 0,5 M€), e que se deve essencialmente a transferências efetuadas em 2014 no âmbito da Gestão Flexível. Com efeito, no decurso de 2014 o Ministério da Economia solicitou ao INAC, I.P. que transferisse parte da sua Receita Própria para outros dois organismos do mesmo Ministério, por forma a suportar as respetivas despesas:
  - Laboratório Nacional de Engenharia Civil – 550.000,00 €;
  - Gabinete de Prevenção e Investigação de Acidentes com Aeronaves – 35.000,00 €.
- Crescimento da despesa associada a Bens de Capital (185 %), a que equivale cerca de 200 m€, decorrente da renovação do parque informático e de licenciamento de *software*.

A diferença registada no triénio 2013–2015 relativamente à distribuição da Taxa de Segurança, decorre de em 2013 ter sido distribuído um valor anormalmente elevado, conforme se verifica pela leitura do quadro seguinte:

## QUADRO 33 – Receita Distribuída em 2013

Receita Distribuída em 2013				
Entidades Beneficiárias	4.º Trim. 2011	4.º Trim. 2012	Ano 2013	TOTAL
PSP		1.689.625	5.879.239	7.568.864
SEF		4.183.458	14.192.911	18.376.369
GNR		563.208	1.959.286	2.522.494
ANA	4.802.442	4.831.401	11.521.340	21.155.183
ANAM	406.438	335.160	883.894	1.625.492
FRACDE	20.441	16.395	57.131	93.967
SATA – Air Açores	5.915	5.753	19.714	31.382
Câmara Municipal de Cascais	67	52	261	380
Câmara Municipal de Vila Real	916	120	108	1.144
Câmara Municipal de Bragança	310	125	105	540
<b>TOTAL</b>				<b>51.375.816</b>

Unidade: Euros

Efetivamente, no decorrer de 2013 foi aprovada a integração de parte do saldo de gerência anterior, com o intuito de permitir a entrega dos valores arrecadados no 4.º trimestre de 2011 e 2012 às Entidades Beneficiárias desta taxa.

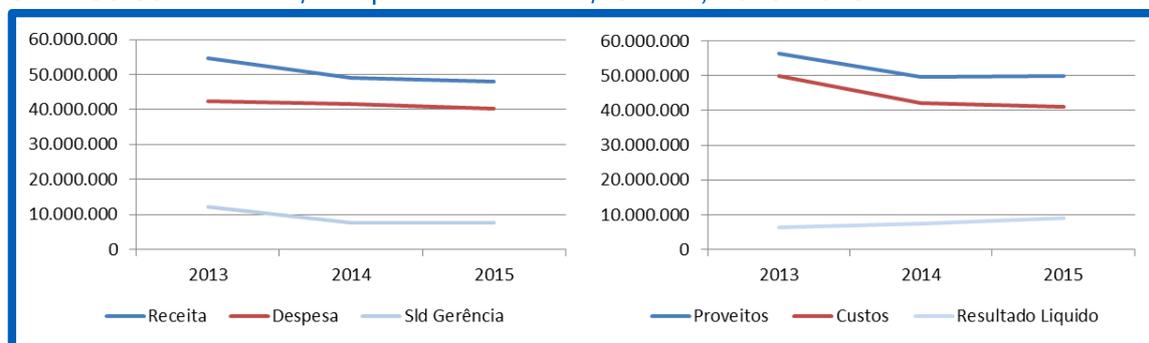
Relativamente ao Investimento associado a projetos PIDDAC, este apresentou uma diminuição de 92,4% face a 2014, consequência da fraca execução do Projeto de Remodelação dos Edifícios (1,1% face ao orçamentado) e à não conclusão do procedimento concursal, relativo ao projeto Sistema de Apoios à Modernização Administrativa, em virtude de duas impugnações administrativas na sequência da adjudicação efetuada no concurso público.

### 6.2.2. Análise Económico-Financeira

#### - Evolução da Estrutura Financeira

Em 2015 a ANAC apresenta de Resultados Líquidos do Exercício 9 M€, o que, relativamente ao ano anterior revela um incremento de 1,6 M€. Efetivamente desde 2001, ano em que foi implementado o POCP nesta Autoridade, este é o único ano em este indicador atinge este valor, representando assim o maior Resultado Líquido alcançado (em 2012 havia sido 8,4 M€).

### GRÁFICO 35 – Receita / Despesa – Proveitos / Custos, 2013–2015



Unidade: Euros

Na ótica contabilística orçamental o ano de 2015 mostra um *superavit* de 7,6 M€ (mais 100 m€ que o registado em 2014), claramente influenciado pela variação suprarreferida no subagrupamento de despesa Transferências Correntes, bem como pela quebra verificada na receita proveniente de Taxa de Segurança.

Ainda de salientar a baixa execução das Despesas com Pessoal e de investimento em Projetos PIDDAC, quando comparado com o projeto em sede de orçamento.

O aumento verificado nos proveitos operacionais (1 M€) resulta em grande medida do ajustamento da contabilidade da ANAC à nova realidade que decorre da alteração preconizada na Taxa de Segurança. O registo em 2014 da especialização dos proveitos relativos a Taxa de Segurança, gerou uma diminuição de 0,6 M€, derivado do débito de 3,2 M€ relativos à faturação de janeiro de 2014 e do crédito de 2,7 M€ relativos à faturação de janeiro de 2015.

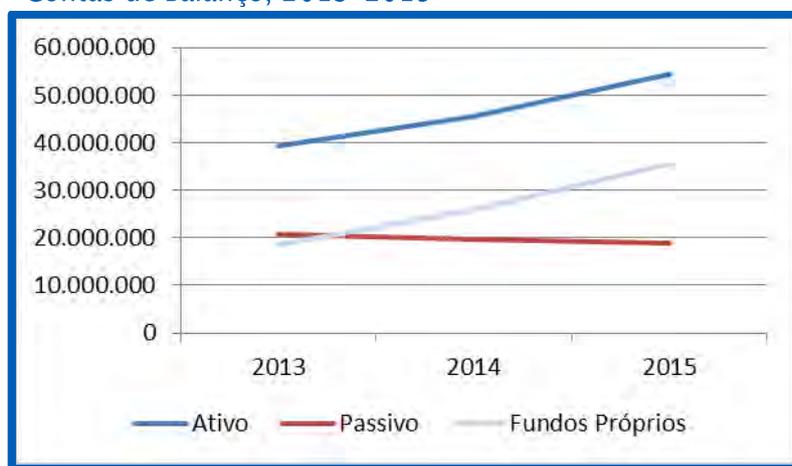
Recorde-se que as portarias que definiram o novo preço da Taxa de Segurança, bem como as novas regras de distribuição, foram publicadas em abril de 2014, pelo que o tráfego de passageiros faturado em janeiro de 2014 atendeu a regras anteriores a estes diplomas.

Em 2015, a especialização realizada produziu um aumento dos proveitos em 100 m€, visto que a especialização da faturação de janeiro de 2016 ascendeu a 2,8 M€.

De salientar a especialização relativa à Taxa de Navegação Aérea em Rota que apresenta um crescimento de 300 m€ (previsão de faturação em 2016) relativamente a 2014.

Os custos operacionais apresentam uma diminuição de 0,4 M€, influenciados pela redução nas transferências correntes realizadas (1,2 M€), que é contrabalançada pelo aumento dos Fornecimentos e Serviços Externos (0,9 M€), derivado da contratação de prestadores de serviço em regime de avença.

GRÁFICO 36 – Contas de Balanço, 2013–2015



Unidade: Euros

O aumento verificado no ativo (8,8 M€) decorre da alteração preconizada às regras de distribuição da Taxa de Segurança, que teve como consequência um aumento dos valores cobrados por passageiro em favor da ANAC, situação que conduziu a uma redução dos valores distribuídos às restantes entidades beneficiárias e garante um aumento das disponibilidades existentes (7,6 M€).

Relativamente às restantes contas do Ativo, de salientar o aumento da dívida de Clientes (0,8 M€) e dos Acréscimos de Proveitos, pelos motivos anteriormente expostos.

De recordar que em Disponibilidades constam 11,6 M€ relativos a verbas que se encontram por distribuir às Entidades Beneficiárias da Taxa de Segurança, e cuja entrega vem sendo sucessivamente vedada pelas entidades governamentais.

O crescimento dos Fundos Próprios espelha os consecutivos resultados positivos apresentados nas últimas gerências, bem como a regularização inscrita em subsídios, relativo a um Prédio rústico detido em Alpriate que estava desde o balanço inicial do INAC, I.P. inscrito no Passivo, em Proveitos Diferidos, conforme se detalha nas Notas Anexas ao Balanço e à Demonstração de Resultados.

A redução apurada no Passivo é consequência do referido no parágrafo anterior, bem como de uma diminuição das provisões para riscos e encargos relacionadas com os processos que correm termos no Tribunal do Trabalho, relativamente aos quais a ANAC foi condenada a ressarcir o Suplemento de Isenção de Horário de Trabalho.

Em termos gerais, considera-se que a posição financeira da ANAC é bastante sólida.

#### *- Evolução da Taxa de Cobertura de Custos por Proveitos Operacionais*

Decorrente de tudo o acima exposto, na análise à taxa de cobertura dos Custos Operacionais por Proveitos Operacionais, constata-se que esta é superior às apresentadas em 2013 e 2014.

GRÁFICO 37 – Custos vs Proveitos Operacionais, 2013–2015



Unidade: Euros

De salientar que em 2015 se atingiu o melhor registo para este rácio nos últimos dez anos.

### 6.3. SALDOS DE GERÊNCIA

A Conta de Gerência de 2015 apresentou um valor global de 82.010.278,85 € e sintetiza-se no seguinte quadro de fluxos:

## QUADRO 34 – Saldo de Gerência, 2015

1. Saldo da gerência anterior:	
De dotações orçamentais (OE)	20.565,26
De receitas próprias	
Na posse do serviço	32.514.676,47
Na posse do tesouro	
De Fundos Europeus	
De operações de tesouraria	<u>-968.038,75</u>
	31.567.202,98
2. Recebimentos na gerência:	
De dotações orçamentais (OE)	
De receitas próprias	47.954.213,26
Recebido do Tesouro em c/ receitas próprias	
Transferências de Fundos Europeus	472,21
De operações de tesouraria	<u>2.488.390,40</u>
	50.443.075,87
<b>TOTAL</b>	<b>82.010.278,85</b>
3. Pagamentos na gerência:	
De dotações orçamentais (OE)	
De receitas próprias	40.346.830,09
Entregue ao Tesouro em c/ receitas próprias	
Projetos Cofinanciados por Fundos Europeus	
De operações de tesouraria	<u>2.431.829,64</u>
	42.778.659,73
4. Saldo para a gerência seguinte (1 + 2 - 3)	
De dotações orçamentais (OE)	20.565,26
De receitas próprias	
Na posse do serviço	40.122.059,64
Na posse do tesouro	
De Fundos Europeus	472,21
De operações de tesouraria	<u>-911.477,99</u>
	39.231.619,12
<b>TOTAL</b>	<b>82.010.278,85</b>

Unidade: Euros

Em 31 de dezembro de 2015, o saldo da execução orçamental foi de 39.231.619,12 € (31.567.202,98 € em 2014), sendo constituído por 40.122.059,64 € (32.514.676,47 € em 2014) de receitas próprias na posse do serviço, por 20.565,26 € de receitas provenientes do OE, 472,21 € de Fundos Europeus, e por (-) 911.477,99 € (-968.038,75 € em 2014) de Operações de Tesouraria.

Conforme anteriormente referido, derivado da consignação do produto da Taxa de Segurança arrecadada, 11.584.780,98 € deverão ser obrigatoriamente distribuídos às Entidades Beneficiárias da mesma, se autorizada a integração e aplicação deste saldo.

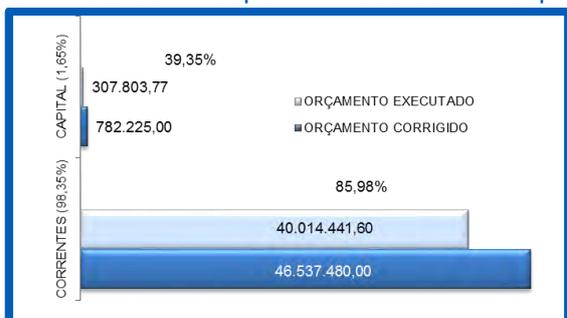
Este montante corresponde a 30 % do saldo de gerência registado a 31 de dezembro de 2015.

## 6.4. EXECUÇÃO ORÇAMENTAL

### - Execução da Despesa

A despesa executada no Orçamento de Funcionamento totalizou 40.322.245,37 € enquanto a despesa corrigida ascendeu a 47.319.705,00 €, traduzindo-se num grau de execução orçamental de 85,2 %.

GRÁFICO 38 – Despesa executada vs Despesa Corrigida OF, 2015

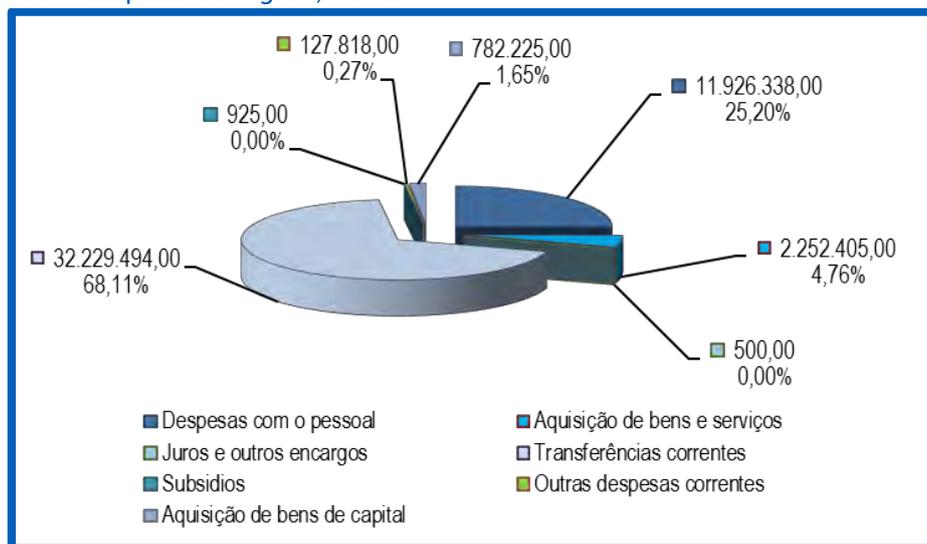


Unidade: Euros

As despesas correntes representaram 98,4 % da despesa corrigida e as despesas de capital 1,6 %, sendo a execução orçamental destas despesas, respetivamente, de 86 % e de 39,4 %.

Considerando as despesas corrigidas por agrupamento, constatou-se que existiu uma maior preponderância das despesas com transferências correntes (68 %).

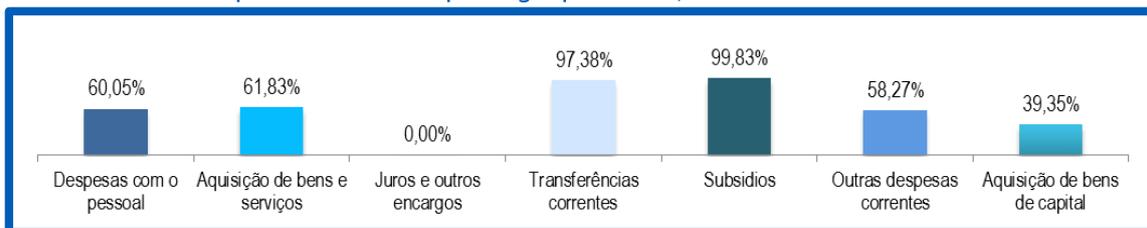
GRÁFICO 39 – Despesa Corrigida, 2015



Unidade: Euros

Quando analisada por agrupamento, a Despesa Executada apresentou diferentes graus de execução orçamental: 60 % de execução das despesas com o pessoal; 62 % das despesas em aquisição de bens e serviços; 97,4% das despesas com transferências correntes; 99,8 % de subsídios; 58,3 % de execução em outras despesas correntes; e 39,4 % de despesas com a aquisição de bens de capital, conforme se encontra aposto no gráfico seguinte.

GRÁFICO 40 –Despesa Executada por Agrupamento, 2015



Importa sublinhar que o nível de execução foi condicionado pelos ajustes realizados (créditos especiais e alterações orçamentais) no decorrer da gerência.

Sem prejuízo do percentual apresentado, sublinhe-se que foi registado um crédito especial no agrupamento de despesa Transferências Correntes, no montante de 5,5 M€, decorrente de uma previsão insuficiente, em sede de elaboração do orçamento para 2015, do tráfego de passageiros embarcados, que, conseqüentemente, originou um montante a distribuir inferior ao verificado.

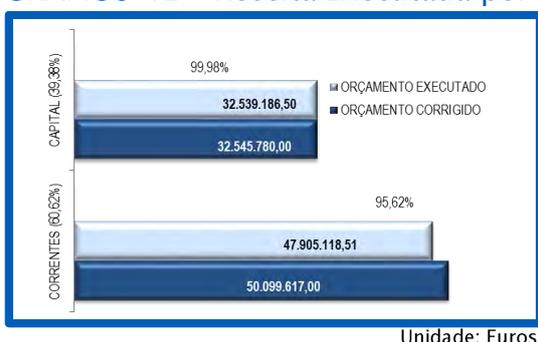
Derivado dos motivos anteriormente expostos, uma vez que a **despesa executada nos Projetos PIDDAC**, independentemente da Fonte de Financiamento, apresentou um grau de execução orçamental extremamente baixo, ou mesmo inexistente, não será objeto de análise.

Refira-se que esta execução anormalmente baixa resultou da impossibilidade de encetar os projetos de requalificação dos Edifícios 4, 5 e 6, e pela impossibilidade de, por vicissitudes diversas, ter sido lançado o concurso público para aquisição dos serviços relacionados com o projeto SAMA.

#### - Execução da Receita

Na presente gerência a receita executada no **Orçamento de Funcionamento** da ANAC ascendeu a 80.444.305,01 €, enquanto a receita corrigida totalizou 82.645.397,00 €, representando um grau de execução orçamental de 97,3 %.

GRÁFICO 41 – Receita Executada por Agrupamento, 2015

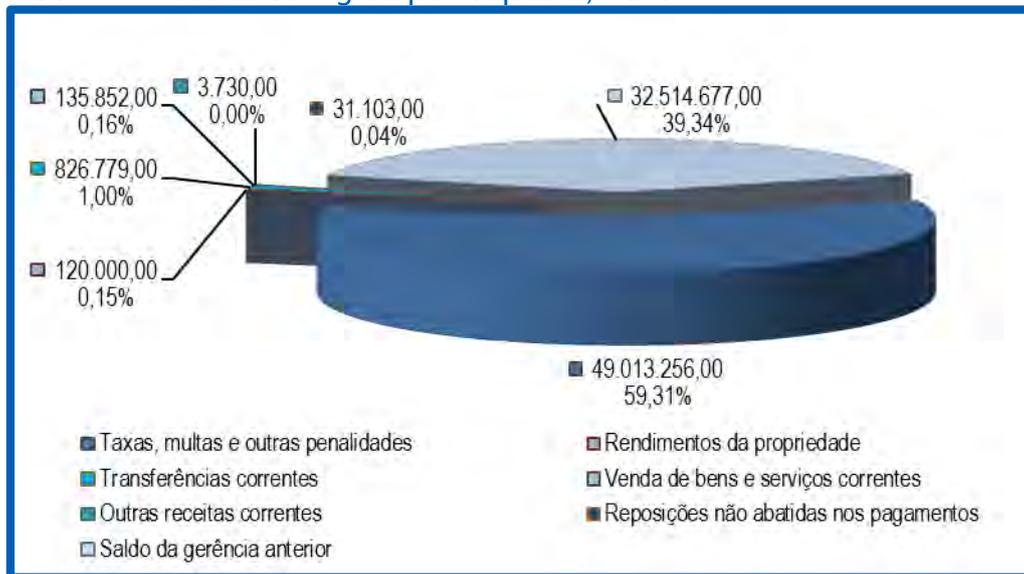


As receitas correntes representaram 60,6 % da receita corrigida e as receitas de capital 39,4 %, sendo a execução destas receitas de 95,6 % e 99,98 %, respetivamente.

Da análise às receitas corrigidas por Capítulo, constata-se a existência de uma maior preponderância das receitas provenientes de Taxas, Multas e Outras Penalidades (59,3 %), influenciadas pela receita proveniente de Taxa de Segurança.

Também o saldo acumulado de gerências anteriores apresenta uma expressão significativa no total da receita orçamental (39,3 %).

GRÁFICO 42 – Receita Corrigida por Capítulo, 2015



Unidade: Euros

Atendendo à receita executada por Capítulo, verificaram-se graus de execução orçamental de: 95,7 % quanto às receitas provenientes de Taxas, Multas e Outras Penalidades; 27 % quanto às receitas provenientes de Rendimentos de Propriedade; 100,00% para as receitas provenientes de Transferências Correntes; 89,5 % para as receitas provenientes de Venda de Bens e Serviços correntes; 11,3 % em Outras Receitas Correntes; 78,8 % quanto às receitas provenientes de Reposições Não Abatidas nos Pagamentos; e 100,00% para as receitas provenientes de saldo da gerência anterior, conforme gráfico infra.

GRÁFICO 43 – Execução das Receitas por Capítulo, 2015



Compreende-se o grau de execução de 100% na 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, bem como de uma análise histórica do seu comportamento.

De referir que no Capítulo Taxas, Multas e Outras Penalidades, decorrente de uma previsão insuficiente em sede de elaboração do orçamento para 2015 do tráfego de passageiros embarcados, foi registado um crédito especial no montante de 5 M€.

A 31 de dezembro de 2015, a receita por cobrar ascende a 8,2 M€, superior em cerca de 0,6 M€ se comparada com o período homólogo, conferindo um nível de cobrança total de 84,5 % (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:

GRÁFICO 44 – Faturação vs Cobrança, 2015



Pela sua expressão no total da dívida existente a 31/12/2015 (99,9 %), importa particularizar a execução relativa ao Capítulo Taxas, Multas e Outras Penalidades (85,2 %), que é consequência da dívidas relativas a Taxa de Segurança e Coimas e penalidades por contraordenações.

Efetivamente, e não obstante os procedimentos de controlo de crédito junto dos Clientes, de cobrança coerciva em conjunto com a Autoridade Tributária, bem como as correções efetuadas à receita no decurso de 2015, consequência do trabalho de análise à informação relativa a empresas falidas ou em processo de recuperação (iniciado em maio de 2014), a dívida existente relativa à Taxa de Segurança (6,2 M€) e a Taxas, Multas e Outras Penalidades (1,4 M€) representa 93 % do total da dívida existente a 31 de dezembro de 2015.

Em 2016, com vista a tornar mais célere o processo de recuperação da dívida, foram encetados procedimentos de comunicação de dívida junto da Autoridade Tributária.

Devido à sua fraca expressão a **receita executada nos Projetos PIDDAC**, independentemente da sua origem/ Fonte de Financiamento, não será objeto de análise.

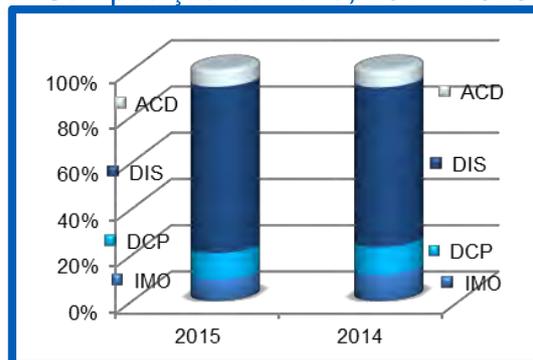
## 6.5. EXECUÇÃO PATRIMONIAL

### - Contas de Balanço

O Ativo Líquido, no valor de 54.427.182,93 €, é decomposto em Ativo Fixo, Bens de Domínio Público (3,9 %) e Imobilizado Corpóreo (5,4 %), e Ativo Circulante, do qual Dívidas de Terceiros a curto prazo (11,2 %), Disponibilidades (72,1 %) e Acréscimos e Diferimentos (7,4 %).

### GRÁFICO 45 - Composição do Ativo, 2014-2015

As Disponibilidades são constituídas pelos saldos na conta no Tesouro (39.214.570,94 €) e de caixa (17.048,18 €). O Imobilizado é composto pelo saldo de Bens de Domínio Público (2.101.931,67 €) e pelo saldo de Imobilizações Corpóreas (2.937.188,24 €). As Dívidas de Terceiros a curto prazo dizem respeito a Dívidas de Clientes (4.826.746,92 €), Adiantamento a Fornecedores (69,56 €), Clientes, Contribuintes e Utentes de Cobrança Duvidosa (329.409,26 €) e Outros Devedores (973.268,34 €).



Os Acréscimos e Diferimentos registados no Ativo dizem respeito a Acréscimos de Proveitos (3.945.972,74 €) e a Custos Diferidos no valor de 80.977,08 €.

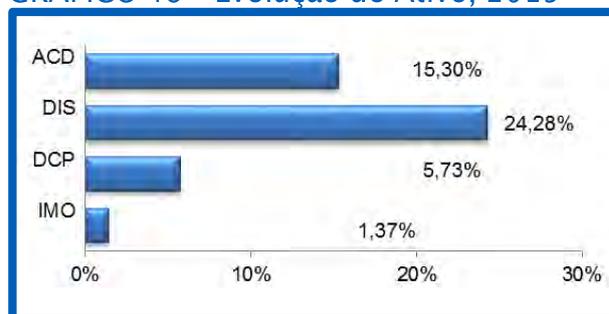
Relativamente ao exercício anterior, o Ativo Líquido aumentou 8,8 M€ (19,3 %) o que se explica pela poupança gerada no decurso da gerência e pela alteração preconizada à distribuição da Taxa de Segurança em 2014, que levaram a um aumento das disponibilidades nas contas do Tesouro (7,7 M€).

A valorização realizada no Imobilizado Corpóreo, designadamente em *hardware* e *software*, provocou um aumento do Ativo Fixo, que foi compensado pelo efeito das Amortizações associadas, levando a que o Imobilizado Líquido fosse reduzido em aproximadamente 159 m€.

Tal situação decorre, igualmente, dos fracos níveis de execução apresentados pelos Projetos PIDDAC previstos para 2015.

Verificou-se um aumento das Dívidas de Terceiros a curto prazo (749.309,64 €), influenciadas pela dívida de clientes verificada em 2015 (839.137,64 €), no entanto compensada pela diminuição das cauções prestadas (88.688,76 €). O crescimento verificado nos Acréscimos e Diferimentos do Ativo (534.384,59 €), resultam quase na totalidade de receita gerada em 2015 que será faturada em 2016.

### GRÁFICO 46 - Evolução do Ativo, 2015



Verificou-se em 2015 uma diminuição do Passivo em 957.021,33 €, resultante da diminuição das Provisões para Riscos e Encargos (129.319,31 €), consequência dos pagamentos realizados no âmbito de processos de Isenção de Horário de Trabalho que corriam termos em Tribunal, das Dívidas a Terceiros a curto prazo (63.318,64 €) e dos Acréscimos e Diferimentos do Passivo (-764.383,38 €).

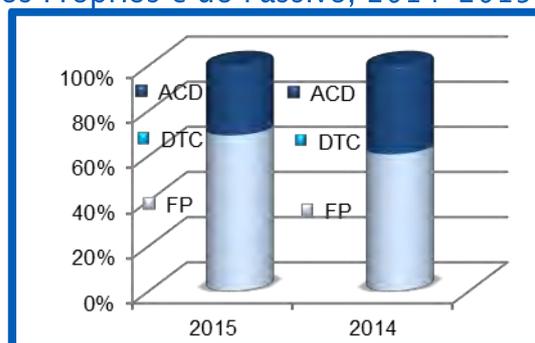
A redução apurada em Acréscimos e Diferimentos decorre de uma regularização efetuada na contabilização do Prédio Rústico sito em Alpriate, conforme se detalha na nota 8.2.32 das Notas ao Balanço e à Demonstração de Resultados contantes do Capítulo VII.

Por outro lado, verificou-se um aumento nos Fundos Próprios de 9.746.029,13 €, consequência da consistência apresentada no decurso dos últimos anos, ao nível dos Resultados Líquidos do Exercício (9 M€), e da regularização contabilística referida no parágrafo anterior (750 m€).

O Fundo de Maneio Necessário teve um aumento de 557.053,14 €, derivado do aumento da dívida de Clientes, Contribuintes e Utentes de Cobrança Duvidosa, tendo-se verificado uma variação positiva na Tesouraria de 9.218.759,25 €, decorrente do aumento de Disponibilidades (conforme Quadro de indicadores económico-financeiros).

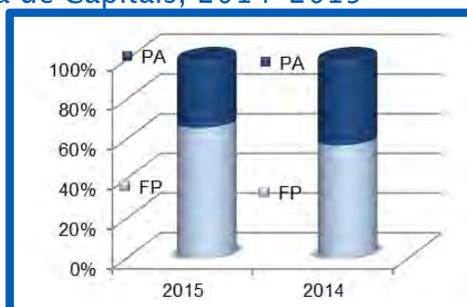
#### GRÁFICO 47 – Composição dos Fundos Próprios e do Passivo, 2014-2015

Em 31 de dezembro de 2014, os Fundos Próprios representavam 65,5 % do Ativo (56,7 % em 2014), enquanto as Dívidas a Terceiros de Curto Prazo representavam 0,1 % (0,23 % em 2014) e os Acréscimos e Diferimentos representavam 29,5 % (36,9 % em 2014).



No mesmo período, os Fundos Próprios representam 189,7 % (131,2 % em 2014) do Passivo o que, em termos de Solvabilidade, evidencia uma posição financeira muito sólida da ANAC, conforme apostado no gráfico seguinte.

#### GRÁFICO 48 – Estrutura de Capitais, 2014-2015



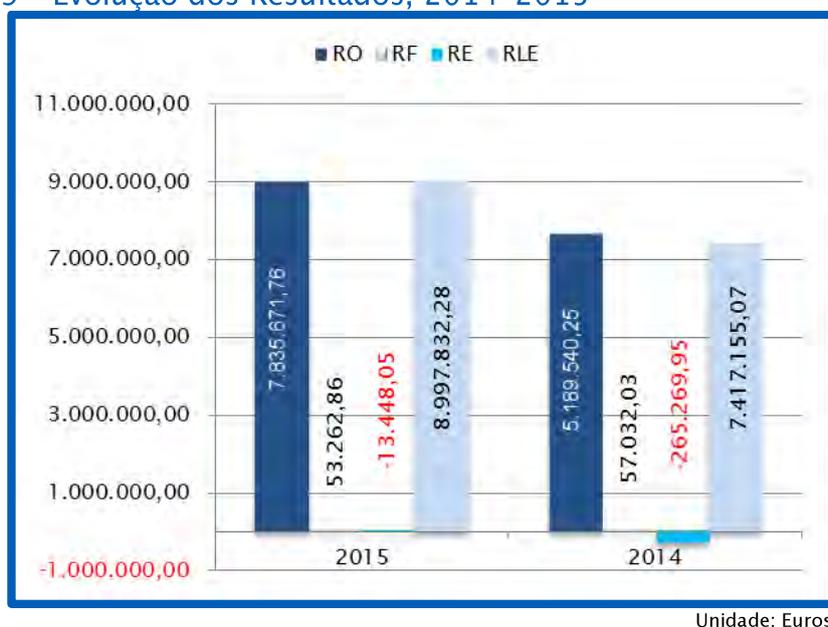
### - Contas de Resultados

Os Resultados Líquidos do período foram 8.997.832,28 € tendo contribuído para este resultado o facto de se terem verificado Resultados Operacionais de 8.958.017,47 €, Resultados Financeiros de 53.262,86 € e Resultados Extraordinários negativos de 13.448,05 €.

Os Resultados Extraordinários verificados são consequência de correções efetuadas a proveitos registados em anos anteriores, nomeadamente as resultantes do trabalho de análise a processos de coimas e contraordenações, e da redução de provisões efetuadas (Cobrança Duvidosa e Riscos e Encargos).

O gráfico seguinte apresenta o comportamento dos vários tipos de resultados nos exercícios de 2014 e 2015, verificando-se, em termos comparativos, uma variação positiva nos Resultados Operacionais (1.332.624,48 €) e nos Resultados Extraordinários de (251.821,90 €), e negativa nos Resultados Financeiros (3.769,17 €).

#### GRÁFICO 49 - Evolução dos Resultados, 2014-2015



A variação verificada nos Resultados Financeiros, resulta dos custos relacionados com serviços bancários. Desde 2014, em consequência de uma auditoria realizada pelo Tribunal de Contas, na qual foi esta Autoridade compelida a cumprir com o Princípio de Unidade de Tesouraria, independentemente das razões apresentadas que demonstraram de uma forma clara e inequívoca os motivos pelos quais não era cumprido este Princípio, assiste-se a uma aumento dos custos associados às contas detidas no IGCP, EPE, quando comparados com as contas anteriormente detidas na Caixa Geral de Depósitos.

GRÁFICO 50 – *Cash-Flow* e ML de Exploração, 2014-2015

Os indicadores *Cash-Flow* e Meios Libertos de Exploração também aumentaram em relação ao exercício anterior. O *Cash-Flow* cifrou-se em 9.501.043,35 € (7.831.421,67 € em 2014) e os Meios Libertos de Exploração foram de 9.461.228,54 € (8.039.659,59 € em 2014).



Unidade: Euros

Ao nível da estrutura de custos, conforme já referido, merece destaque o peso das Transferências Correntes Concedidas e Prestações Sociais, as quais representam 63,4 % do total dos Proveitos de Exploração registados (67 % em 2014).

## 6.6. APLICAÇÃO DE RESULTADOS

Em 2015 a ANAC apresenta Resultados Líquidos do Exercício que ascendem a 8.997.832,28 €, o valor mais elevado deste indicador desde 2001, ano em que foi implementado o POCP no INAC, I.P..

Este é um ano de mudança, decorrente da Lei n.º 67/2013, de 28 de agosto (Lei-quadro das Entidades Reguladoras) e da aprovação dos seus estatutos, o Instituto Nacional de Aviação Civil, I.P., a agora redenominada Autoridade Nacional de Aviação Civil, vê reforçadas as suas competências e alterado o seu regime jurídico.

Neste particular, nos termos do n.º 5 do artigo 38º a LQER vem possibilitar às entidades reguladoras que

*“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 decada entidade reguladora.”*

No seguimento do que tem sido prática em gerências anteriores, propõe-se que o resultado líquido do exercício de 2015 seja transferido para Resultados Transitados.

An aerial photograph of a large stadium under construction at sunset. The stadium's curved roof structure is visible on the left, with various construction elements and cables. The surrounding landscape is flat and open, with long shadows cast across the ground. The sky is a warm, golden color from the setting sun.

**CAPÍTULO VII**  
**Demonstrações Financeiras**

## 7.1. DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

### - Balanço

CÓDIGO DAS CONTAS	ATIVO	EXERCÍCIOS			
		2015		2014	
		AB	AP	AL	AL
	<b>IMOBILIZADO</b>				
	Bens de domínio público				
451	Terrenos e recursos naturais	748.196,85		748.196,85	748.196,85
452	Edifícios	1.999.999,45	646.264,63	1.353.734,82	1.383.865,56
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				
		<b>2.748.196,30</b>	<b>646.264,63</b>	<b>2.101.931,67</b>	<b>2.132.062,41</b>
	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	2.872.826,49	370.679,61	2.502.146,88	2.533.360,26
423	Equipamento básico	622.868,56	619.588,32	3.280,24	3.852,03
424	Equipamento de transporte				
425	Ferramentas e utensílios	3.692,01	3.141,57	550,44	690,00
426	Equipamento administrativo	4.797.588,32	4.462.178,51	335.409,81	412.439,41
427	Taras e vasilhame				
429	Outras imobilizações corpóreas	391.695,93	303.663,99	88.031,94	108.049,44
442	Imobilizações em curso	7.768,93		7.768,93	7.768,93
448	Adiantamentos por conta de imobilizações corpóreas				
		<b>8.696.440,24</b>	<b>5.759.252,00</b>	<b>2.937.188,24</b>	<b>3.066.160,07</b>
	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				
	<b>CIRCULANTE</b>				
	Existências				
36	Matérias-primas, subsidiárias e de consumo				
35	Produtos e trabalhos em curso				
34	Subprodutos, desperdícios, resíduos e refugos				
33	Produtos acabados e intermédios				
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	4.826.746,92		4.826.746,92	4.041.195,61
212	Contribuintes, c/c				
213	Utentes, c/c				
214	Clientes, contribuintes e utentes — Títulos a receber				
218	Clientes, contribuintes e utentes de cobrança duvidosa	3.313.544,85	2.984.135,59	329.409,26	275.822,93
251	Devedores pela execução do orçamento				
229	Adiantamentos a fornecedores	69,56		69,56	1.208,80
2619	Adiantamentos a fornecedores de imobilizado				
24	Estado e outros entes públicos				
262+263+267+268	Outros devedores	973.268,34		973.268,34	1.061.957,10
		<b>9.113.629,67</b>	<b>2.984.135,59</b>	<b>6.129.494,08</b>	<b>5.380.184,44</b>
	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	39.214.570,94		39.214.570,94	31.554.742,28
12	Depósitos em instituições financeiras				
11	Caixa	17.048,18		17.048,18	12.460,70
		<b>39.231.619,12</b>		<b>39.231.619,12</b>	<b>31.567.202,98</b>
	Acréscimos e diferimentos				
271	Acréscimos de proveitos	3.945.972,74		3.945.972,74	3.435.077,37
272	Custos diferidos	80.977,08		80.977,08	57.487,86
		<b>4.026.949,82</b>		<b>4.026.949,82</b>	<b>3.492.565,23</b>
	Total de amortizações		6.405.516,63		
	Total de provisões		2.984.135,59		
	<b>Total do ativo</b>	<b>63.816.835,15</b>	<b>9.389.652,22</b>	<b>54.427.182,93</b>	<b>45.638.175,13</b>



Autoridade Nacional da Aviação Civil

CÓDIGO DAS CONTAS POCP	FUNDOS PRÓPRIOS E PASSIVO	EXERCÍCIOS	
		2015	2014
	<b>FUNDOS PRÓPRIOS</b>		
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	
576	Doações		
577	Reservas decorrentes da transferência de activos		
59	Resultados transitados	17.321.727,81	9.904.572,74
88	Resultado líquido do exercício	8.997.832,28	7.417.155,07
		<b>35.641.559,94</b>	<b>25.895.530,81</b>
	<b>PASSIVO</b>		
292	Provisões para riscos e encargos	2.679.143,20	2.808.462,51
		<b>2.679.143,20</b>	<b>2.808.462,51</b>
	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		
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, alunos e utentes		
2611	Fornecedores de imobilizado, c/c		
24	Estado e outros entes públicos	8.179,44	72.173,60
262+263+267+268	Outros credores	35.095,72	34.420,20
		<b>43.275,16</b>	<b>106.593,80</b>
	Acréscimos e diferimentos		
273	Acréscimos de custos	12.786.834,08	12.736.583,21
274	Proveitos diferidos	3.276.370,55	4.091.004,80
		<b>16.063.204,63</b>	<b>16.827.588,01</b>
		<b>18.785.622,99</b>	<b>19.742.644,32</b>
	<i>Total dos fundos próprios e do passivo</i>	<b>54.427.182,93</b>	<b>45.638.175,13</b>

Abreviaturas:

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

## - Demonstração de Resultados

CÓDIGO DAS CONTAS		EXERCÍCIOS			
POCP		2015		2014	
	CUSTOS E PERDAS				
61	Custo das mercadorias vendidas e das matérias consumidas				
	Mercadorias				
	Matérias	35.286,56	35.286,56	23.175,22	23.175,22
62	Fornecimentos e serviços externos		3.255.374,28		2.377.450,83
	Custos com o pessoal				
641+642	Remunerações	4.243.137,63		4.364.573,15	
643 a 648	Encargos sociais				
	Pensões	1.474,78		2.569,91	
	Outros	1.036.225,20	5.280.837,61	1.103.991,86	5.471.134,92
63	Transferências correntes concedidas e prestações sociais	31.381.515,51	31.381.515,51	32.500.376,91	32.500.376,91
66	Amortizações do exercício	335.334,26		414.266,60	
67	Provisões do exercício	167.876,81	503.211,07		414.266,60
65	Outros custos e perdas operacionais	67.845,45	67.845,45	102.935,57	102.935,57
	(A)		40.524.070,48		40.889.340,05
68	Custos e perdas financeiras		4.150,20		2.556,80
	(C)		40.528.220,68		40.891.896,85
69	Custos e perdas extraordinárias		526.166,36		1.288.096,06
	(E)		41.054.387,04		42.179.992,91
88	Resultado líquido do exercício		8.997.832,28		7.417.155,07
			50.052.219,32		49.597.147,98
	PROVEITOS E GANHOS				
71	Vendas e prestações de serviços				
	Vendas	6.069,98		4.506,17	
	Prestações de serviços	105.278,52	111.348,50	124.300,48	128.806,65
72	Impostos e taxas	48.233.991,93		47.436.081,94	
	Variação da produção				
75	Trabalhos para a própria entidade				
73	Proveitos suplementares	55,08		146,89	
74	Transferências e subsídios correntes obtidos				
741	Transferências — Tesouro				
742 e 743	Outras	1.136.692,44		949.697,56	
76	Outros proveitos e ganhos operacionais		49.370.739,45		48.385.926,39
	(B)		49.482.087,95		48.514.733,04
78	Proveitos e ganhos financeiros		57.413,06		59.588,83
	(D)		49.539.501,01		48.574.321,87
79	Proveitos e ganhos extraordinários		512.718,31		1.022.826,11
	(F)		50.052.219,32		49.597.147,98
	Resumo:				
	Resultados operacionais: (B)-(A) =		8.958.017,47		7.625.392,99
	Resultados financeiros (D)-(C) =		53.262,86		57.032,03
	Resultados correntes (D)-(C) =		9.011.280,33		7.682.425,02
	Resultado líquido do exercício (F)-(E) =		8.997.832,28		7.417.155,07



Autoridade Nacional da Aviação Civil

## - Indicadores Económico-Financeiros



AUTORIDADE NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL

Exercício 2015  
Contribuinte 504 288 806  
Código do serviço 5664  
Email geral@anac.pt

### QUADRO DE INDICADORES ECONÓMICO-FINANCEIROS

	2015	2014	VARIAÇÃO	VARIAÇÃO %
<b>LIQUIDEZ E ROTAÇÕES</b>				
Liquidez geral	3,252	2,579	0,672	26,06%
Liquidez imediata	2,436	1,864	0,572	30,67%
Fundo de maneo líquido (em euros)	33.281.583,23	23.505.770,84	9.775.812,39	41,59%
Rotação do ativo líquido	0,91	1,06	-0,15	-14,48%
Rotação de clientes, contribuintes e utentes	6,08	6,420	-0,34	-5,32%
<b>ESTRUTURA FINANCEIRA</b>				
Endividamento	34,52%	43,26%		-8,74%
Autonomia financeira	65,48%	56,74%		8,74%
Solvabilidade	189,73%	131,17%		58,56%
Fundo de maneo necessário (em euros)	9.070.354,51	8.513.301,37	557.053,14	6,54%
Tesouraria (em euros)	24.211.228,72	14.992.469,47	9.218.759,25	61,49%
<b>RENTABILIDADE E MEIOS</b>				
Rentabilidade do ativo líquido	16,53%	16,25%		0,28%
Rentabilidade dos fundos próprios	25,25%	28,64%		-3,40%
Meios libertos na exploração (em euros)	9.461.228,54	8.039.659,59	1.421.568,95	17,68%
Cash-flow (em euros)	9.501.043,35	7.831.421,67	1.669.621,68	21,32%
<b>Equação de Dupont</b>				
Margem líquida sobre vendas	18,18%	15,29%		2,90%
Rotação do ativo líquido	0,91	1,063	-0,15	-14,48%
Multiplicador dos fundos próprios	1,53	1,76	-0,24	-13,35%

## 7.2. ANEXOS ÀS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

### INTRODUÇÃO

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 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 sendo 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.

Quanto às atribuições e poderes, a ANAC vê consideravelmente alargados os seus poderes normativos, bem como reforçados os poderes de supervisão e inspeção.

### ***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.

A indefinição da data de aprovação dos Estatutos da ANAC, publicados um ano e meio após a LQER, levou a que não fossem encetados os trabalhos preparatórios necessários à alteração de sistema contabilístico no INAC, I.P. no decurso de 2015, tendo sido solicitado ao Tribunal de Contas que a Conta de Gerência de 2015 fosse elaborada tendo por base o Plano Oficial de Contabilidade Pública (POCP).

Decorrente da alteração havida no Conselho de Administração da ANAC a 23 de julho de 2015, que promoveu a substituição de dois dos três membros em funções, foi também solicitado ao Tribunal de Contas a apresentação de uma conta única, relativa a todo o exercício de 2015, pelo que as presentes demonstrações financeiras reportam ao período de 1 de janeiro a 31 de dezembro de 2015.

Nestes termos, 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 da Portela 4, 1749-034 Lisboa

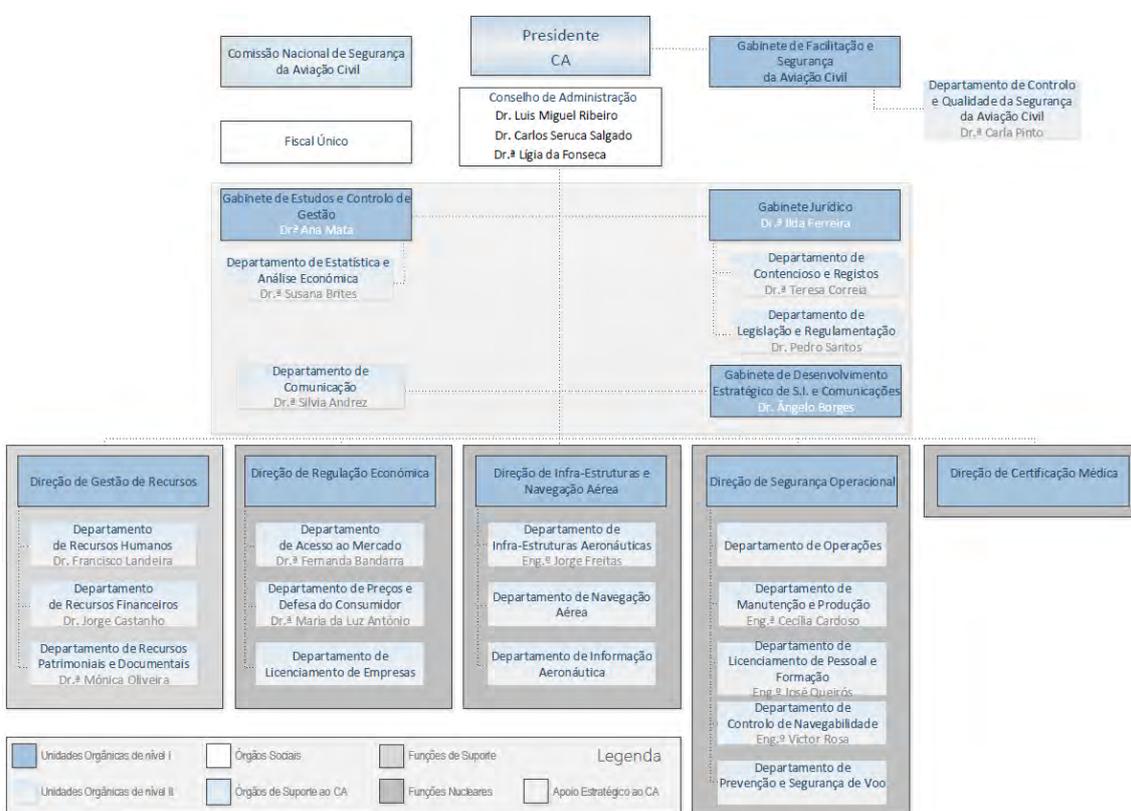
A Autoridade Nacional da Aviação Civil, atualmente adstrita ao Ministério do Planeamento e das Infraestruturas, é uma entidade independente no exercício das suas funções, com atribuições de regulação, fiscalização e supervisão do setor da aviação civil, nos termos previstos na LQER e nos respetivos estatutos.

### 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., passando 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 – 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 2015 é apresentada no Relatório de Atividades.

#### 8.1.5 – Recursos Humanos

Em 22 de novembro de 2011, por Despacho conjunto do Primeiro-Ministro e do Ministro da Economia e do Emprego (Despacho n.º 16429/2011, publicado no Diário da República, 2.ª série, de 5 de dezembro), foi nomeado, pelo período de três anos, o Conselho Diretivo constituído por um Presidente e dois Vogais.

Decorrente do pedido de exoneração de um dos membros do Conselho Diretivo, o Despacho n.º 10651-A/2014 nomeou, em regime de substituição, a licenciada Lígia da Fonseca, para o cargo de Vogal do Conselho Diretivo do INAC, I.P., mantida em funções enquanto Vogal do Conselho de Administração da ANAC.

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.

O quadro de trabalhadores da ANAC, incluindo prestadores de serviços, a 31 de dezembro de 2015, continha 181 trabalhadores, dividindo-se conforme aposto na tabela seguinte:

#### Quadro I ABDR – Quadro de Trabalhadores

Vínculo Contratual ANAC	181
Conselho de Administração	3
Comissão de Serviço	1
Contrato Trabalho em Funções Públicas	128
Cedências/mobilidade	3
Prestadores de Serviço em regime de avença e de Tarefa	46

#### 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.

Decorrente 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 presentemente em 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.

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 nº 671/2000 (2ª série), de 17 de abril e de acordo com a Orientação nº 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 controle 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 nº 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 2015, com o intuito de garantir a fiabilidade da informação existente, foram desenvolvidos diversos procedimentos, dos quais se destacam:
  - a. Comunicação semestral de Créditos Vencidos;
  - b. Análise da correspondência enviada a Clientes que é devolvida, e o seu posterior tratamento/ reenvio, com a respetiva correção de dados;
  - c. Reporte ao Conselho de Administração das Faturas de Taxa de Segurança em dívida com vista a encetar procedimentos de contraordenação;
  - d. Reporte ao Conselho de Administração de Clientes com dívida vencida, para remessa de Certidão de Dívida com valor executivo à Autoridade Tributária para efeitos de cobrança coerciva;
  - 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.



Autoridade Nacional da Aviação Civil

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.

## 8.2 – Notas ao Balanço e à Demonstração de Resultados

8.2.1 – Bases de apresentação: As notas que se seguem estão organizadas em conformidade com o POCP. 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 (MAI).

Salienta-se que parte do montante da distribuição realizado na gerência de 2015 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 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 entidade.

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

#### 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)
<b>Bens de domínio público</b>						
Terrenos e recursos naturais	748.196,85 €					748.196,85 €
Edifícios	1.990.835,95 €		9.163,50 €			1.999.999,45 €
Outras construções e infraestruturas						
Outros bens de domínio público						
	2.739.032,80 €		9.163,50 €		0,00 €	2.748.196,30 €
<b>Imobilizações incorpóreas</b>						
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 €
<b>Imobilizações corpóreas</b>						
Terrenos e recursos naturais	0,00 €					0,00 €
Edifícios e outras construções	2.868.595,29 €		4.231,20 €			2.872.826,49 €
Equipamento básico	623.231,79 €				363,23 €	622.868,56 €
Equipamento de transporte	0,00 €					0,00 €
Ferramentas e utensílios	3.771,01 €				79,00 €	3.692,01 €
Equipamento administrativo	4.662.178,10 €		156.174,17 €		20.763,95 €	4.797.588,32 €
Outras imobilizações corpóreas	385.033,11 €		6.662,82 €			391.695,93 €
Imobilizações em curso de imobilizações corpóreas	7.768,93 €					7.768,93 €
	8.550.578,23 €	0,00 €	167.068,19 €	0,00 €	21.206,18 €	8.696.440,24 €
<b>Total</b>	<b>11.289.611,03 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>176.231,69 €</b>	<b>0,00 €</b>	<b>21.206,18 €</b>	<b>11.444.636,54 €</b>

O imobilizado em curso apresentado no Quadro II respeita a projetos de obras programadas em anos anteriores para os Edifícios sites no aeroporto, mas que, por vicissitudes diversas, não foram ainda executadas.

### Quadro III ABDR – Amortizações e Provisões

Rubricas	Saldo inicial (1)	Reforço (2)	Regularizações (3)	Saldo final (4) = (1)+(2)+(3)
De bens de domínio público				
Terrenos e recursos naturais				0,00 €
Edifícios	606.970,39 €	39.294,24 €		646.264,63 €
Outras construções e infraestruturas				0,00 €
Outros bens de domínio público				0,00 €
	606.970,39 €	39.294,24 €	0,00 €	646.264,63 €
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	335.235,03 €	35.444,58 €		370.679,61 €
Equipamento básico	619.379,76 €	571,79 €	363,23 €	619.588,32 €
Equipamento de transporte	0,00 €			0,00 €
Ferramentas e utensílios	3.081,01 €	139,56 €	79,00 €	3.141,57 €
Equipamento administrativo	4.249.738,69 €	233.203,77 €	20.763,95 €	4.462.178,51 €
Outras imobilizações corpóreas	276.983,67 €	26.680,32 €		303.663,99 €
	5.484.418,16 €	296.040,02 €	21.206,18 €	5.759.252,00 €
<b>Total</b>	<b>6.091.388,55 €</b>	<b>335.334,26 €</b>	<b>21.206,18 €</b>	<b>6.405.516,63 €</b>

8.2.8 – A ANAC dispõe de um conjunto de bens, em especial mobiliário diverso, algum equipamento informático, aparelhos de ar condicionado, entre outros, que não se encontram em condições de serem utilizados. São na sua generalidade bens muito antigos e muitos deles encontram-se avariados ou obsoletos.

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.

Atendendo a este facto, foi refletido no ativo imobilizado do ano de 2015 o abate de 267 bens afetos ao património da ANAC, cujo valor patrimonial registado ascendeu a 21,2 m€, conforme aposto na Coluna (3) do Quadro III.

8.2.15 – No Quadro IV 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:



Autoridade Nacional da Aviação Civil

#### Quadro IV 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€
<b>TOTAL</b>							<b>748.196,85 €</b>

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 V ABDR – Dívidas de Cobrança Duvidosa

218 - Clientes, Contribuintes e Utentes de Cobrança Duvidosa	
2181 - Taxa de Segurança	1.848.426,14 €
2182 - Outras Taxas	1.465.118,71 €
<b>Total</b>	<b>3.313.544,85 €</b>

Este valor representa, em termos globais, um decréscimo de 202 m€ face ao ano anterior, influenciados por uma redução de 528 m€ relativos a outras taxas, e um aumento de 326 m€ relativos a Clientes de Taxa de Segurança.

Efetivamente, 528 m€ decorrem maioritariamente de processos de contraordenações aeronáuticas que foram concluídos, de entre outros, pelos seguintes motivos:

- a) Processos arquivados por sentença judicial, em virtude de prescrição ocorrida em Tribunal;
- b) Coimas relativas a pagamentos voluntários que não foram efetuados pelos arguidos, tendo os respetivos processos prosseguido os seus termos até final; ou
- c) Decisão judicial que concedeu provimento ao recurso interposto pelo arguido.

O aumento de 326 m€ é relativo a um número restrito de Clientes que desde 2014 não procede à entrega de parte ou da totalidade do produto de Taxa de Segurança cobrada aos passageiros embarcados nos diversos aeroportos e aeródromos nacionais ao regulador. A dívida destes Clientes representava, a 31/12/2015, aproximadamente 40 % do total da dívida de Taxa de Segurança à ANAC.

Decorrente do procedimento adotado pela ANAC, com vista a tornar célere a recuperação desta dívida, a mesma transitou para a Autoridade Tributária para cobrança coerciva.

8.2.29 – Decorrente de processos intentados no Tribunal de Trabalho por dirigentes e ex-dirigentes da ANAC, correspondentes ao ressarcimento do Suplemento de Isenção de Horário de Trabalho, desde a gerência de 2013 foram prestadas diversas cauções aos balcões do IGCP, EPE, à ordem daquele Tribunal, que a 31/12/2015 ascendiam a 973 m€, que se encontra apresentado na conta Outros Devedores.

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

## Quadro VI ABDR – Provisões Acumuladas

CÓDIGO DAS CONTAS	Saldo inicial	SALDO INICIAL	AUMENTO	REDUÇÃO	SALDO FINAL
2.9.1	Para cobranças duvidosas	3.239.710,73 €	167.876,81 €	423.451,95 €	2.984.135,59 €
2.9.2	Para riscos e encargos	2.808.462,51 €		129.319,31 €	2.679.143,20 €
	<b>Total</b>	<b>6.048.173,24 €</b>	<b>167.876,81 €</b>	<b>552.771,26 €</b>	<b>5.663.278,79 €</b>

De salientar que, decorrente da alteração à metodologia de contabilização da Taxa de Segurança, anteriormente referida, desde 2011 é provisionada a totalidade da dívida de clientes relativa a esta taxa.

A redução de provisões para riscos e encargos verificada nesta gerência deve-se a quatro processos intentados no Tribunal de Trabalho por dirigentes e ex-dirigentes deste Instituto, correspondentes ao ressarcimento do Suplemento de Isenção de Horário de Trabalho que já se encontram transitados em julgado e em que os trabalhadores obtiveram ganho de causa, num total de 127,5 m€.

**8.2.32** – A classe 5 – Fundo Patrimonial é constituída 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.

Da análise aos ativos que compõem esta conta, aferiu-se que a mesma inclui desde o ano 2000, quando foi registado o património inicial do INAC, I.P., o Prédio Rústico sito em Alpriate identificado supra no “Quadro IV ABDR – Bens Não Amortizáveis”, com o valor de 748 m€.

Em 2015 foi executada a regularização contabilística necessária com vista a registar nos Fundos Próprios o valor deste ativo.

Nestes termos, a movimentação registada no exercício de 2015 nos Fundos Próprios compreende o registo do valor relativo ao Prédio Rústico sito em Alpriate na conta Subsídios (748 m€), a aplicação do lucro de 2014 na conta Resultados Transitados (7,4 M€) e o resultado do próprio exercício de 2015 no valor de 9 M€.

Resultante desses movimentos os Fundos Próprios passaram de 25,9 M€ em 2014 para 35,6 M€ em 2015.

**8.2.33** – Encontram-se registados na conta 61 – Custo das Mercadorias Vendidas e das Matérias Consumidas 35,3 m€, que advêm da utilização de uma funcionalidade do *software* informático que foi implementado em 2013, que possibilita a gestão do economato.

## Quadro VII ABDR – Custo das Merc. Vendidas e das Mat. Consumidas

Código das contas	Movimentos	Mercadorias	Matérias-primas, subsidiárias e de consumo
32/ 36	Existências iniciais		41.943,19 €
31	Compras		23.455,64 €
38	Regularização de existências		
32/ 36/ 272	Existências finais		30.112,27 €
61	Custos do exercício		35.286,56 €

Conforme é apresentado no Quadro VII, no final da gerência, aquando do registo dos movimentos de regularização de final de ano, com o intuito de espelhar no Balanço uma imagem apropriada das contas do Instituto, o saldo existente na conta 36 – Matérias-primas, subsidiárias e de Consumo foi regularizado por contrapartida da conta 272 – Custos Diferidos.

8.2.37 – A demonstração dos resultados financeiros consta do Quadro VIII:

## Quadro VIII ABDR – Resultados Financeiros

Custos e Perdas	Exercícios		Proveitos e Ganhos	Exercícios	
	2015	2014		2015	2014
681 - Juros suportados			781 - Juros Obtidos	57.413,06 €	59.588,83 €
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	4.150,20 €	2.556,80 €	788 - O.Proveitos e Ganhos Financeiros		
82 - Resultados Financeiros	53.262,86 €	57.032,03 €			
	<b>57.413,06 €</b>	<b>59.588,83 €</b>		<b>57.413,06 €</b>	<b>59.588,83 €</b>

O cumprimento do Princípio de Unidade de Tesouraria pela ANAC comportou um aumento dos custos financeiros por via da obrigatoriedade de estabelecer um acordo, via IGCPE, EPE, com o Novo Banco para utilização do Terminal de Pagamento Automático existente na Tesouraria da ANAC.

Efetivamente, o contrato anterior, com outra entidade bancária, não comportava qualquer custo para esta Autoridade.

8.2.38 – A demonstração dos resultados extraordinários é a que consta do quadro infra:

## Quadro IX ABDR – Resultados Extraordinários

Custos e Perdas	Exercícios		Proveitos e Ganhos	Exercícios	
	2015	2014		2015	2014
691 - Transferências de capital concedidas			791 - Restituição de Impostos		
692 - Dívidas Incobráveis	60.576,57 €	230.881,64 €	792 - Recuperação de Dívidas		
694 - Perdas em Imobilizações		0,00 €	794 - Ganhos em Imobilizações		
695 - Multas e penalidades		0,00 €	795 - Benefícios Penalidades Contratuais		
696 - Aumentos de Amortizações e Provisões		0,00 €	796 - Reduções de Amortizações e Provisões	425.272,35 €	888.036,23 €
697 - Correções Rel.Exercícios Anteriores		141.820,39 €	797 - Correções Relativas Exer.Anteriores	20.674,99 €	66.418,60 €
698 - Out.Custos e Perdas Extraordinárias	465.589,79 €	915.394,03 €	798 - Out.Proveitos e Ganhos Extraordin.	66.770,97 €	68.371,28 €
82 - Resultados Extraordinários	<b>13.448,05 €</b>	<b>265.269,95 €</b>			
	<b>512.718,31 €</b>	<b>1.022.826,11 €</b>		<b>512.718,31 €</b>	<b>1.022.826,11 €</b>

**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 não integração do saldo de gerência de 2014, que impossibilitou a entrega das verbas relacionadas com a Taxa de Segurança arrecadadas em anos anteriores (11,6 M€), bem como a decisão de entregar às Entidades Beneficiárias desta taxa, o montante arrecadado no 4.º Trimestre de 2015 (9,4 M€), tem um impacto significativo na interpretação das demonstrações financeiras do corrente ano.
- 3.** A entrega das verbas referidas no ponto anterior foi efetuada ao abrigo do artigo 11º do Decreto-Lei n.º 36/2015, de 9 de março (Decreto-Lei de Execução Orçamental). Assim a distribuição ocorrida no período complementar da gerência produziu no Ativo uma diminuição das disponibilidades e no Passivo uma diminuição da conta Acréscimo de Custos no valor de 9,4 M€.
- 4.** O saldo da Classe 1, resulta de valores existentes em Caixa e Fundo de Maneio, adicionados da totalidade das disponibilidades da ANAC depositadas em 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.
- 5.** O saldo da Conta 24 – Estado e Outros Entes Públicos, no valor de 8.179,44 € respeita a:
  - a.** 470,72 € de IVA liquidado no 4.º Trimestre de 2015;
  - b.** 7.708,72 € de contribuições para a Caixa Geral de Aposentações;
- 6.** O valor enunciado no ponto anterior, relativo à CGA, decorre ainda da implementação da plataforma eletrónica CGA para registo de remunerações que, desde 2009, leva a que os valores apurados para pagamento a esta entidade, aquando do processamento de valores retroativos, por vezes não são coincidentes entre os valores apurados pelo programa de vencimentos da ANAC e os refletidos na plataforma da CGA, pelo que no fecho de contas de 2015 existe esta diferença. No decurso de 2014 e 2015 foram intentados contactos sobre este assunto com a CGA, no entanto, até à presente data a resposta obtida não foi esclarecedora.
- 7.** O saldo da conta Outros Devedores (938 m€), conforme anteriormente referido, reflete as cauções prestadas no âmbito de processos intentados no Tribunal de Trabalho por dirigentes e ex-dirigentes do INAC, I.P. (973 m€). 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 integração de saldos, tem transitado de gerência desde então.

**8.** Foram registados os seguintes acréscimos e diferimentos a 31 de dezembro de 2015:

**8.1** Relativamente à Conta 271 – Acréscimos de proveitos:

- Taxa de Segurança 2,8 M€;
- Outras Taxas 21 m€;
- Taxa de Navegação Aérea em Rota 1,1 M€.

**8.2** 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 e *stocks*.

**8.3** O saldo de 12,8 M€ da Conta 273 – Acréscimos de custos reflete os seguintes encargos:

- a.** 150 m€ – Verba a entregar à Câmara Municipal de Vila Real, no âmbito do Protocolo estabelecido em 2004 entre o ex-Ministério das Obras Públicas, Transportes e Comunicações (MOPTC) e aquela Câmara Municipal que visa conceder um apoio financeiro, pelo MOPTC, através da ANAC, cujo objetivo é instalar no aeródromo um sistema de rádio ajuda à navegação aérea e uma estação meteorológica, valor que não foi distribuído devido à não integração do saldo de gerência de 2014;
- b.** 119 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.** 187 m€ – Reversão da percentagem de 60% para o Estado e 10 % para as entidades participantes 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 foi distribuído devido ao sucessivo indeferimento da integração dos saldos de gerência;
- d.** 692 m€ – Remuneração a liquidar no ano seguinte cujos custos reportam ao presente exercício, nomeadamente o subsídio e o mês de férias;
- e.** 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:



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 Fornecimentos e Serviços Externos, salientam-se os afetos a deslocações em serviço (256 m€), bem como os relativos a eletricidade, comunicações, limpeza e segurança que totalizam 487 m€.

- 12.** O saldo da Conta 63 – Transferência Correntes Concedidas, no valor de 31,4 M€ reflete os custos relativos a:
- 30,9 M€ – Distribuição dos montantes afetos a Taxa de Segurança às Entidades Beneficiárias;
  - 377 m€ – Quotizações suportadas pela ANAC em representação do Estado Português, junto da entidades que regulam/ supervisionam o setor da aviação civil (ICAO), e outras correlacionadas (ABIS *Group* e ECAC-CEAC);
  - 119 m€ – Transferência efetuada para a Autoridade da Concorrência, relativa a 6,25% do montante das taxas cobradas pela ANAC no exercício de 2014.
- 13.** A conta 64 – Custos com o Pessoal, decorrente da alteração ocorrida nos órgãos dirigentes em 2015, reflete as remunerações dos membros do Conselho Diretivo do INAC, I.P. e do Conselho de Administração da ANAC.

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 X, detalha os valores líquidos auferidos pelos membros do Conselho Diretivo do INAC, I.P. e do Conselho de Administração da ANAC:

#### Quadro X ABDR – Remuneração Líquida Auferida

Nome	Cargo	Valor	Período
Luís Miguel Pereira Trindade Santos	Presidente	23.092,34 €	01 de janeiro de 2015 a 22 de julho de 2015
Paulo Jorge M. Baptista de Andrade	Vogal	28.032,50 €	01 de janeiro de 2015 a 22 de julho de 2015
Lígia Maria Esteves da Fonseca	Vogal	36.523,10 €	01 de janeiro de 2015 a 31 de dezembro de 2015
Luís Miguel Silva Ribeiro	Presidente	37.766,49 €	23 de julho de 2015 a 31 de dezembro de 2015
Carlos Alberto S. Carvalho Salgado	Vice-Presidente	35.961,90 €	23 de julho de 2015 a 31 de dezembro de 2015

No cômputo geral do ano de 2015 registou-se um decréscimo dos Custos com o Pessoal (200 m€), visto o número total de efetivos apresentar uma contínua diminuição dos trabalhadores face aos anos anteriores (1,5 % face a 2014).

14. 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 2015, no cumprimento do disposto no art.º 32.º do Decreto-Lei n.º 10/2004, de 9 de Janeiro, no total de 52,6 m€.
15. Foram registados na Conta 69 – Custos Extraordinários, um total de 526 m€ relativos a diversos processos que ocorreram no decurso da gerência, de entre os quais se salientam:
  - a. 466 m€ – Relativos a Notas de Crédito emitidas para correção de faturas de anos anteriores, que decorrem maioritariamente de coimas aplicadas;
  - b. 60,6 m€ – Regularização de diversos processos de falência de companhias aéreas que apresentavam dívidas à ANAC, de entre os quais se destacam Eujet, Ltd (22,7 m€), *New Axis Airways* (10,1 m€) e *European Aviation Air Charter Limited* (23,2 m€), que foram nestes termos consideradas dívidas incobráveis.
  - c. 17 m€ – Processos de anos anteriores a 2008 identificados na auditoria financeira realizada em 2014 pelo Tribunal de Contas, à Conta de Gerência de 2012, que foram regularizados nesta conta.
16. Na Conta 74 – Transferências e Subsídios Correntes, para além do valor afeto à Taxa de Navegação Aérea em Rota, foram registadas as verbas referentes a participações comunitárias atribuídas no âmbito do QREN (Projeto SAMA), bem como as recebidas no âmbito do Programa Contrato emprego inserção Mais do IEFP, I.P..
17. Na Conta 78 – Proveitos Financeiros, foram registados os juros auferidos no âmbito do Investimento feito, através do IGCP, E.P.E. – Agência de Gestão da Tesouraria e da Dívida Pública, em CEDIC, os quais ascenderam a 32,1 m€, e de juros de mora no valor de 25,3 m€.
18. Reconheceram-se nesta gerência Proveitos Extraordinários no montante de 513 m€, maioritariamente relacionados com a redução de provisões efetuadas, no montante de 425 m€.

### 7.3. DECLARAÇÃO DE RESPONSABILIDADE



#### DECLARAÇÃO DE RESPONSABILIDADE

No âmbito do processo de prestação de contas da gerência de 2015 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;





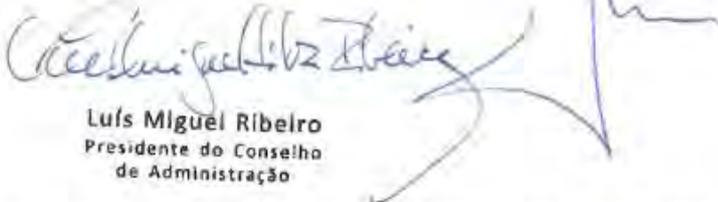
- f) evidenciam que foram respeitadas as normas da contratação pública aplicáveis e cumpridos pontual e tempestivamente todos os acordos e contratos com terceiros;
- g) evidenciam que foram respeitadas as normas dos regimes de vinculação, de carreiras e de remunerações dos trabalhadores que exercem funções 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.

Carlos Seruca Salgado  
Vice-presidente do Conselho  
de Administração

Os responsáveis subscritores:



**Lígia da Fonseca**  
Vogal do Conselho de Administração  
Member of the Board



**Luís Miguel Ribeiro**  
Presidente do Conselho  
de Administração

Os responsáveis que condicionam a subscrição, total ou parcialmente, nos termos e pelas razões constantes das declarações juntas:

## 7.4. PARECER DO FISCAL ÚNICO



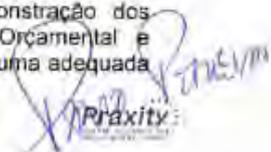
---

**ANAC – AUTORIDADE NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL**  
PARECER DO FISCAL ÚNICO  
EXERCÍCIO DE 2015

---

## 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 exercício findo em 31 de dezembro de 2015.
2. Acompanhámos regularmente a atividade desenvolvida no exercício de 2015 através da leitura das atas das reuniões do Conselho Diretivo, e posteriormente do Conselho de Administração, de contactos com os membros destes órgãos 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 94,7% do orçamento corrigido, sendo 97,3% do orçamento de funcionamento e 1,9% do orçamento de investimento. Na despesa, a execução total foi de 81,3%, sendo 85,2% do orçamento de funcionamento e 1,1% do orçamento de investimento.
4. Decorrente do acompanhamento efetuado emitimos Relatórios trimestrais sobre a evolução da execução orçamental.
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 apenas 60%, situação que se encontra relacionada com o facto de o orçamento ter sido construído considerando um número de trabalhadores de 249 (do quadro e avençados) quando o número médio de trabalhadores no ano foi de 179.
6. De acordo com a informação disponibilizada no site da Direção-Geral do Orçamento (em conformidade com o Decreto-Lei nº 36/2015, de 9 de março) reportada ao 4º trimestre do ano de 2015 a ANAC não consta como estando em incumprimento.
7. Ainda de acordo com a informação disponibilizada no site da Direção-Geral do Orçamento, a ANAC não integra, com referência a fevereiro de 2016 (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.
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 (Balção, 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



Praxity

compreensão, quer da posição financeira da ANAC em 31 de dezembro de 2015, quer do modo como se desenrolaram as atividades e se formou o resultado no período findo naquela data. Ainda assim, desejamos salientar 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 que não permite o cumprimento do princípio do acréscimo (especialização dos exercícios). De notar também o facto de, tal como referido no Anexo ao balanço e à demonstração dos resultados, ter sido reconhecido em 2015 o pagamento efetuado em 6 de janeiro de 2016 da taxa de segurança do quarto trimestre de 2015 no valor de cerca de 9,4 milhões de EUR, que a ANAC considerou ao abrigo do nº 3 do artigo 11º do Decreto-lei de Execução Orçamental. Tal contabilização no exercício de 2015 implicou que o ativo (disponibilidades) e o passivo (acréscimos de custos) se encontrem subavaliados na quantia indicada.

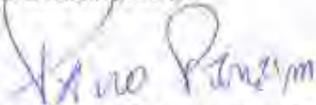
10. Elaborámos também o Relatório relativo à fiscalização anual e a Certificação Legal das Contas decorrente do exame efetuado, a qual deve ser considerada como fazendo parte integrante deste Parecer. Pelo motivo referido no parágrafo anterior, a Certificação Legal das Contas contém uma reserva por desacordo, na qual se refere que a conta de custos Transferências correntes concedidas e prestações sociais inclui indevidamente cerca de 2,4 milhões de EUR respeitantes a Taxa de Segurança cobrada em 2015 mas cujo proveito foi registado em períodos anteriores e não engloba cerca de 5,2 milhões de EUR, dos quais cerca de 5 milhões EUR respeitantes a proveitos de taxa de segurança contabilizados em 2015 e por cobrar a que acresce a quantia de 0,2 milhões de EUR (valor líquido da provisão para créditos de cobrança duvidosa) relativamente a proveitos de períodos anteriores e igualmente por cobrar.

11. Na sequência da auditoria do Tribunal de Contas realizada no decurso do ano de 2014 à Conta de Gerência de 2012, e na sequência da qual foi atribuído parecer favorável, foram implementados diversos procedimentos que visaram acatar as recomendações referidas no relatório emitido. No entanto, não foi ainda possível resolver a totalidade das mesmas, nomeadamente no que respeita aos aspetos relacionados com os imóveis. Assim, o Fiscal Único recomenda que sejam mantidos os esforços conducentes à resolução da situação referida. O Fiscal Único recomenda também que seja finalizada a atualização do Manual de procedimentos contabilísticos e das medidas de controlo interno que se encontra em curso e sugere a preparação de uma lista dos elementos que devem ser objeto de divulgação no site da Instituição e que seja estabelecida uma rotina de verificação do grau de atualização da informação divulgada.

12. 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.

13. Como consequência do trabalho efetuado, e tendo em consideração os aspetos referidos na Certificação Legal das Contas, o Fiscal Único é de PARECER que as Contas apresentadas devam ser aprovadas.

Lisboa, 26 de abril de 2016



RCA – Rosa, Correia & Associados; SROC, S.A.  
representada por Dr. Paulo Fernando da Silva Pereira, ROC

## 7.5. CERTIFICAÇÃO LEGAL DE CONTAS



---

**ANAC – AUTORIDADE NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL**  
CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS  
EXERCÍCIO DE 2015

---

## CERTIFICAÇÃO LEGAL DAS CONTAS

### Introdução

1. Examinámos as demonstrações financeiras da AUTORIDADE NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL (ANAC), as quais compreendem o Balanço em 31 de dezembro de 2015 (que evidencia um total de 54.427.183 EUR e um total de fundos próprios de 35.641.560 EUR, incluindo um resultado líquido de 8.997.832 EUR), a Demonstração dos resultados por naturezas, a Demonstração dos fluxos de caixa, os mapas de controlo da execução orçamental da receita e da despesa do exercício findo naquela data e o correspondente Anexo.

### Responsabilidades

2. É da responsabilidade do Conselho de Administração a preparação de demonstrações financeiras que apresentem de forma verdadeira e apropriada a posição financeira da ANAC, o resultado das suas operações e os fluxos de caixa, bem como a adoção de políticas e critérios contabilísticos adequados e a manutenção de um sistema de controlo interno apropriado.

3. A nossa responsabilidade consiste em expressar uma opinião profissional e independente, baseada no nosso exame daquelas demonstrações financeiras.

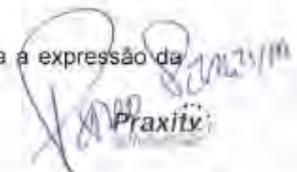
### Âmbito

4. O exame a que procedemos foi efetuado de acordo com as Normas Técnicas e as Diretrizes de Revisão/Auditoria da Ordem dos Revisores Oficiais de Contas, as quais exigem que o mesmo seja planeado e executado com o objetivo de obter um grau de segurança aceitável sobre se as demonstrações financeiras estão isentas de distorções materialmente relevantes. Para tanto o referido exame inclui:

- a verificação, numa base de amostragem, do suporte das quantias e divulgações constantes das demonstrações financeiras e a avaliação das estimativas, baseadas em juízos e critérios definidos pelo Conselho de Administração, utilizadas na sua preparação;
- a apreciação sobre se são adequadas as políticas contabilísticas adotadas e a sua divulgação, tendo em conta as circunstâncias;
- a verificação da aplicabilidade do princípio da continuidade; e
- a apreciação sobre se é adequada, em termos globais, a apresentação das demonstrações financeiras.

5. O nosso exame abrangeu também a verificação da concordância da informação financeira constante do relatório de gestão com as demonstrações financeiras.

6. Entendemos que o exame efetuado proporciona uma base aceitável para a expressão da nossa opinião.



Praxity

#### Reserva

7. 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 2,4 milhões de EUR respeitantes a taxas recebidas em 2015 mas cujo proveito faz parte do saldo da conta Resultados transitados (cerca de 2,9 milhões de EUR em 2014). Por outro lado, existem cerca de 5,2 milhões de EUR de custos por contabilizar (4,2 milhões de EUR em 2014) dos quais cerca de 5 milhões de EUR respeitantes a proveitos de taxa de segurança contabilizados em 2015 e por cobrar a que acresce a quantia de 0,2 milhões de EUR (valor líquido da provisão para créditos de cobrança duvidosa) relativamente a proveitos contabilizados em períodos anteriores e igualmente por cobrar no final do exercício de 2015.

#### Opinião

8. Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos da situação descrita no parágrafo 7 acima, as referidas demonstrações financeiras apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materialmente relevantes, a posição financeira da AUTORIDADE NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL (ANAC) em 31 de dezembro de 2015, o resultado das suas operações e os fluxos de caixa no exercício findo naquela data, em conformidade com os princípios contabilísticos definidos no Plano Oficial de Contabilidade Pública.

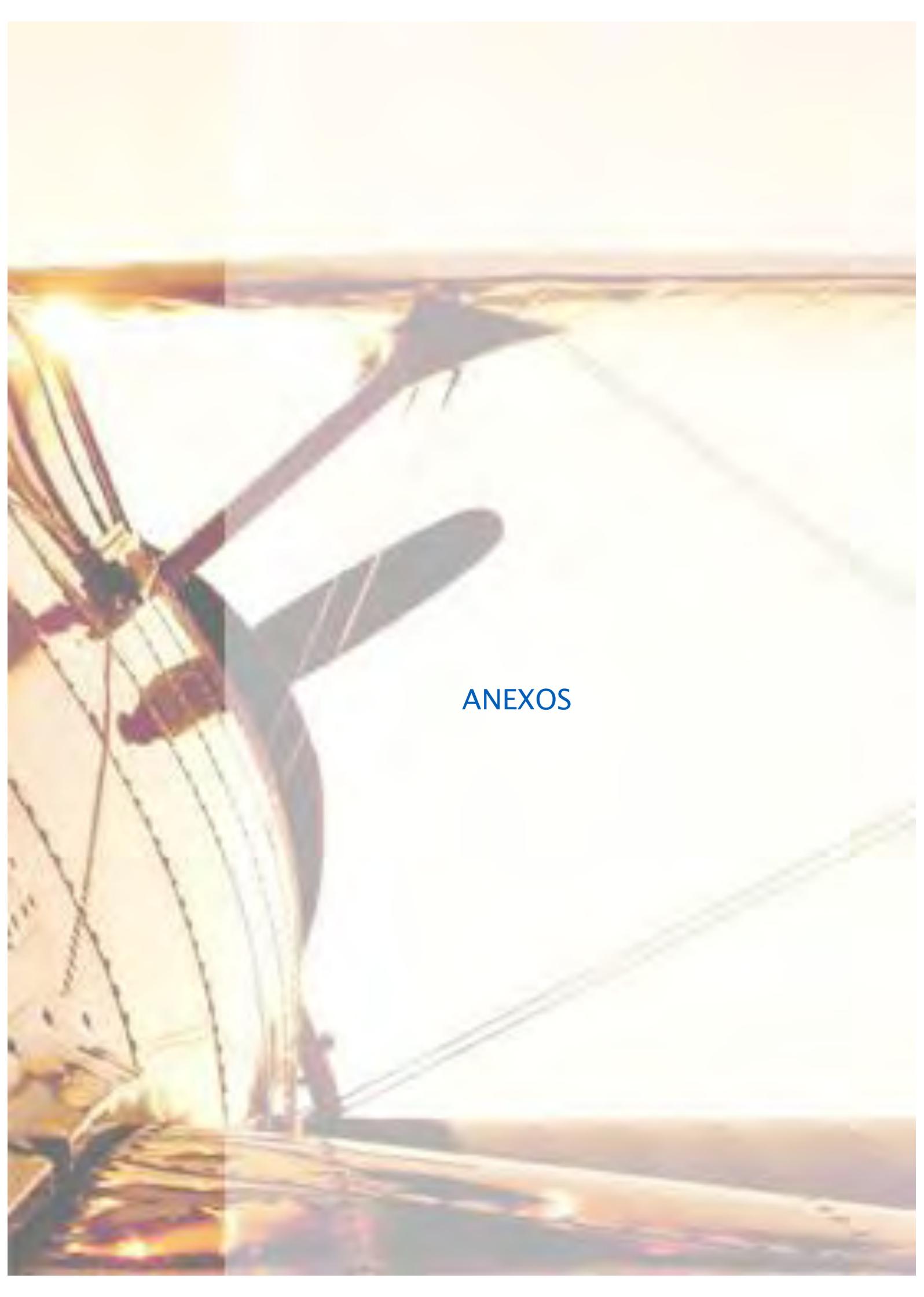
#### Relato sobre outros requisitos legais

9. É também nossa opinião que a informação constante do relatório de gestão é concordante com as demonstrações financeiras do exercício.

Lisboa, 26 de abril de 2016



RCA – Rosa, Correia & Associados, SROC, S.A.  
representada por Dr. Paulo Fernando da Silva Pereira, ROC

An aerial photograph of a large stadium under construction at sunset. The stadium's tiered seating bowl is visible, with several sections of the roof structure already in place. The sun is low on the horizon, casting long shadows and a warm, golden glow over the entire scene. The sky is a mix of orange and yellow, and the ground around the stadium is a flat, light-colored surface.

ANEXOS



## SIGLAS E ABREVIATURAS

<b>abr</b>	abril
<b>ACAM</b>	<i>Aircraft Continuing Airworthiness Monitoring</i> – Monitorização Contínua da Aeronavegabilidade das Aeronaves
<b>ADQ</b>	<i>Aeronautical Data Quality</i> - Qualidade dos Dados Aeronáuticos
<b>ADR</b>	<i>Airspace Data Repository</i>
<b>AER</b>	Departamento de Controlo de Navegabilidade
<b>AESA</b>	<i>Agência Estatal de Seguridad Aérea</i> – Agência Estatal de Segurança Aérea, Espanha
<b>AFI</b>	<i>Aviation Safety in Africa</i>
<b>AI</b>	Ação Internacional
<b>AIS/SWIM</b>	<i>Aeronautical Information Service / System Wide Information Management Team</i> – Serviço de Informação Aeronáutica / Grupo de Gestão de Sistemas Globais de Informação
<b>AITA</b>	Agentes de Informação de Tráfego de Aeródromo
<b>AM</b>	Departamento de Acesso ao Mercado
<b>ANA, S.A.</b>	Aeroportos de Portugal, Sociedade Anónima
<b>ANAC</b>	Autoridade Nacional da Aviação Civil
<b>ANCAT</b>	<i>Abatement of Nuisances Caused by Air Transportation</i> – Redução de Ruídos causados pelo Transporte Aéreo
<b>ANS</b>	<i>Air Navigation Services</i>
<b>ANSAC</b>	Autoridade Nacional de Segurança da Aviação Civil
<b>ANSP</b>	<i>Air Navigation Services Providers</i> – Fornecedores de Serviços de Navegação Aérea
<b>ARC</b>	<i>Airworthiness Review Certificate</i>
<b>Art.</b>	Artigo
<b>ASMR</b>	Agentes de Serviço Móvel Restrito
<b>AST FP</b>	<i>Annual Summary Template Focal Point</i>
<b>AT</b>	Acidentes de Trabalho
<b>AT</b>	Áreas Transversais
<b>ATM</b>	<i>Air Traffic Management</i> – Gestão de Tráfego Aéreo
<b>ATM/ANS</b>	<i>Air Traffic Management / Air Navigation Services</i> – Gestão de Tráfego Aéreo / Serviços de Navegação Aérea
<b>ATRP</b>	<i>Air Transport Regulation Panel</i>
<b>AVSEC</b>	<i>Aviation Security</i>
<b>BCE</b>	Banco Central Europeu
<b>CA</b>	Conselho de Administração
<b>CAACL</b>	Comunidade das Autoridades da Aviação Civil Lusófonas
<b>CC</b>	Conselho Consultivo
<b>CD</b>	Conselho Diretivo
<b>CDE</b>	Cães Detetores de Explosivos; ver EDD
<b>CE</b>	Comissão Europeia
<b>CEAC</b>	Conferência Europeia da Aviação Civil; ver ECAC
<b>CEAGP</b>	Curso de Estudos Avançados em Gestão Pública
<b>CELE</b>	Comércio Europeu de Licenças de Emissão
<b>CIA</b>	Circular(es) de Informação Aeronáutica
<b>CMA</b>	<i>Continuing Monitoring Approach</i>
<b>CN</b>	Certificado de Navegabilidade
<b>CNFALSEC</b>	Comissão Nacional de Facilitação e Segurança da Aviação Civil
<b>CNSG</b>	<i>Communications, Navigation and Surveillance Group</i>
<b>COG</b>	<i>Coordination Group</i>
<b>CPA</b>	Código do Procedimento Administrativo



Autoridade Nacional da Aviação Civil

<b>CPLP</b>	Comunidade dos Países de Língua Portuguesa
<b>CR</b>	Departamento de Contencioso e Registos
<b>CT</b>	Contrato de Trabalho
<b>CTA</b>	Controladores de Tráfego Aéreo
<b>CTFP</b>	Contrato de Trabalho em Funções Públicas
<b>DCM</b>	Direção de Certificação Médica
<b>DeCOM</b>	Departamento de Comunicação
<b>Dep.</b>	Departamento
<b>dez</b>	dezembro
<b>DGAC</b>	<i>Direction Générale de l'Aviation Civile, France</i>
<b>DGAE</b>	Direção Geral das Atividades Económicas
<b>DGR</b>	Direção de Gestão de Recursos
<b>DINAV</b>	Direção de Infraestruturas a Navegação Aérea
<b>DL</b>	Decreto-Lei
<b>DPS</b>	<i>Data Production Specification</i>
<b>DR</b>	Diário da República
<b>DRE</b>	Direção de Regulação Económica
<b>DSO</b>	Direção de Segurança Operacional
<b>d.u.</b>	Dias úteis
<b>EACCC</b>	<i>European Aviation Crisis Coordination Cell</i>
<b>EAE</b>	Departamento de Estatística e Análise Económica
<b>EAFDM</b>	<i>European Authorities Coordination Group on Flight Data Monitoring</i>
<b>EANPG</b>	<i>European Air Navigation Planning Group</i>
<b>EASA</b>	<i>European Aviation Safety Agency</i> – Agência Europeia para a Segurança da Aviação
<b>EASp</b>	<i>European Aviation Safety Plan</i>
<b>EAU</b>	Emirados Árabes Unidos
<b>ECAC</b>	<i>European Civil Aviation Conference</i> – Conferência Europeia da Aviação Civil; ver CEAC
<b>Eccairs</b>	<i>European Coordination Center for Accident and Incident Reporting Systems</i> – Centro Europeu de Coordenação de Sistemas de Reporte de Acidentes e Incidentes
<b>EDD</b>	<i>Explosive Detection Dogs</i> ; ver CDE
<b>EDS</b>	<i>Explosive Detection Systems</i> – Sistemas Detetores de Explosivos
<b>ENCMC</b>	<i>European National Continuous Monitoring Coordinators</i>
<b>ERP</b>	<i>Enterprise Resource Planning</i> – Sistemas Integrados de Gestão Empresarial
<b>ESA</b>	<i>European Space Agency</i> – Agência Espacial Europeia
<b>ESARR</b>	<i>Eurocontrol Safety Regulatory Requirement</i> – Especificações Regulamentares Eurocontrol sobre Segurança
<b>ESSG</b>	<i>European SAFA Steering Group</i>
<b>eTOD</b>	<i>Electronic Terrain Obstacle Data</i>
<b>EU</b>	<i>European Union</i> – União Europeia; ver UE
<b>EU ETS</b>	<i>European Union Emissions Trading Scheme</i>
<b>EUA</b>	Estados Unidos da América
<b>EUR/NAT</b>	<i>European and North Atlantic</i>
<b>Eurocontrol</b>	<i>European Organization for the Safety of Air Navigation</i> – Organização Europeia para a segurança da navegação aérea
<b>Eurostat</b>	Gabinete de Estatísticas da União Europeia
<b>F</b>	Feminino
<b>FAA</b>	<i>Federal Aviation Administration</i>
<b>FAB</b>	<i>Functional Airspace Block</i> – Bloco de Espaço Aéreo Funcional
<b>FAL</b>	<i>Facilitation</i> – Facilitação



Autoridade Nacional da Aviação Civil

<b>FALP</b>	<i>Facilitation Panel</i>
<b>FALSEC</b>	Gabinete de Facilitação e Segurança da Aviação Civil
<b>FSTD</b>	<i>Flight Simulation Training Devices</i>
<b>FTK</b>	Tonelada-Quilómetro Transportada
<b>FU</b>	Fiscal Único
<b>GABFALSEC</b>	Gabinete de Facilitação e Segurança da Aviação Civil
<b>GABJUR</b>	Gabinete Jurídico
<b>GECCG</b>	Gabinete de Estudos e Controlo de Gestão
<b>GEE</b>	Gabinete de Estratégia e Estudos
<b>GNSS</b>	<i>Global Navigation Satellite Systems</i> – Sistema Global de Satélites de Navegação
<b>GSIC</b>	Gabinete de Desenvolvimento Estratégico, Sistemas de Informação e Comunicações
<b>IA</b>	Departamento de Informação Aeronáutica
<b>IATA</b>	<i>International Air Transport Association</i> – Associação Internacional de Transporte Aéreo
<b>ICAO</b>	<i>International Civil Aviation Organization</i> – Organização da Aviação Civil Internacional; ver OACI
<b>ICVM</b>	<i>ICAO Coordinated Validation Mission</i>
<b>IDSG</b>	<i>Interim Deployment Steering Group</i>
<b>IEA</b>	Departamento de Infraestruturas Aeronáuticas
<b>IFR</b>	Regras de Voo por Instrumentos
<b>INAC, I.P.</b>	Instituto Nacional de Aviação Civil, Instituto Público
<b>Ind.</b>	Indicador
<b>INE</b>	Instituto Nacional de Estatística
<b>Int.</b>	Intervenção
<b>IOP</b>	<i>Interoperability</i> - Interoperabilidade
<b>ITC</b>	<i>Inclusive Tour Charters</i> – Viagens com tudo incluído
<b>JRC</b>	<i>Joint Research Center</i>
<b>LAG</b>	<i>Liquid, Aerosols and Gels</i> – Líquidos, Aerossóis e Géis
<b>LE</b>	Departamento de Licenciamento de Empresas
<b>LPF</b>	Departamento de Licenciamento de Pessoal e Formação
<b>LR</b>	Departamento de Legislação e Regulamentação Jurídica
<b>LSSIP</b>	<i>Local Single Sky ImPlementation</i>
<b>LTFP</b>	Lei de Trabalho em Funções Públicas
<b>M</b>	Masculino
<b>MAG</b>	<i>Maintenance Annex Guide</i>
<b>MB</b>	<i>Management Board</i>
<b>ME</b>	Ministério da Economia
<b>METG</b>	<i>Meteorology Group</i>
<b>MNE</b>	Ministério dos Negócios Estrangeiros
<b>MNP</b>	Departamento de Manutenção e Produção
<b>MNQ</b>	Meta Não Quantificada
<b>MoU</b>	<i>Memorandum of Understanding</i>
<b>N.A.</b>	Não aplicável
<b>n.d.</b>	Não disponível
<b>N.º</b>	Número
<b>NAA</b>	<i>National Aviation Authorities</i> – Autoridades Nacionais de Aviação
<b>NAT</b>	<i>North Atlantic Region</i> – Região Norte Atlântica da ICAO
<b>NAT-SOG</b>	<i>North Atlantic Safety Oversight Group</i>
<b>NAV</b>	Departamento de Navegação Aérea



Autoridade Nacional da Aviação Civil

<b>NCMC</b>	<i>National Continuous Monitoring Coordinators</i>
<b>NCP</b>	<i>NSA Coordination Platform</i>
<b>NETOPS</b>	<i>Newtork Operations Team</i>
<b>NGAP</b>	<i>Next Generation Aviation Symposium</i>
<b>NPA</b>	<i>Notice of Proposed Amendment</i>
<b>NSA</b>	<i>National Supervisory Authorities</i>
<b>OACI</b>	Organização da Aviação Civil Internacional; ver ICAO
<b>OAT</b>	Tráfego Aéreo Operacional
<b>Obj.</b>	Objetivo
<b>Obs.</b>	Observação (ões)
<b>OCDE</b>	Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Económico
<b>OE</b>	Objetivo Estratégico
<b>OEA</b>	Operadores de Estação Aeronáutica
<b>OPS</b>	Departamento de Operações
<b>Org.</b>	Organização (ões)
<b>OSP</b>	Obrigações de Serviço Público
<b>out</b>	outubro
<b>PA</b>	Plano de Atividades
<b>Pág.</b>	Página
<b>PALOP</b>	Países Africanos de Língua Oficial Portuguesa
<b>PBN</b>	<i>Performance-Based Navigation</i> – Navegação Baseada no Desempenho
<b>PCA</b>	Presidente do Conselho de Administração
<b>PDC</b>	Departamento de Preços e Defesa do Consumidor
<b>PECI</b>	Programa Estratégico de Comunicação Interna
<b>PIB</b>	Produto Interno Bruto
<b>PIDDAC</b>	Programa de Investimentos e Despesas de Desenvolvimento da Administração Central
<b>PG</b>	<i>Practitioners Group</i>
<b>PLACI</b>	<i>Pre Loading Advanced Cargo Information</i>
<b>PMR</b>	Passageiros de Mobilidade Reduzida, ver PRM
<b>PRM</b>	<i>Passengers of Reduced Mobility</i> , ver PMR
<b>QSEC</b>	Departamento de Controlo e Qualidade da Segurança da Aviação Civil ( <i>Security</i> )
<b>QUAR</b>	Quadro de Avaliação e Responsabilização
<b>RA</b>	Relatório de Atividades
<b>RAN</b>	Registo Aeronáutico Nacional
<b>RASG-EUR</b>	<i>European Regional Aviation Safety Group</i> – Grupo Regional Europeu para a Segurança da Aviação
<b>Reg.</b>	Regulamento
<b>Reg.</b>	Regulamentação
<b>RF</b>	Departamento de Recursos Financeiros
<b>RH</b>	Departamento de Recursos Humanos
<b>RIMS</b>	<i>Ranging and Integrity Monitoring Stations</i>
<b>RIV</b>	Região (ões) de Informação de Voo
<b>RPAS</b>	<i>Remotely Piloted Aircraft Systems</i>
<b>RPD</b>	Departamento de Recursos Patrimoniais e Documentais
<b>RPK</b>	Passageiros-Quilómetro Transportados
<b>RS</b>	Regulação do Setor
<b>SAC</b>	<i>Supervisory Authority Committee</i>
<b>SAFA</b>	<i>Safety Assessment on Foreign Aircrafts</i>



Autoridade Nacional da Aviação Civil

<b>SAMA</b>	Sistema de Apoios à Modernização Administrativa
<b>SERA</b>	<i>Standardized European Rules of the Air</i>
<b>SES</b>	<i>Single European Sky – Céu Único Europeu</i>
<b>SESAR</b>	<i>Single European Sky ATM Research</i>
<b>set</b>	setembro
<b>SIADAP</b>	Sistema Integrado de Avaliação do Desempenho dos Serviços da Administração Pública
<b>SID</b>	<i>Supplemental Inspection Documents</i>
<b>SPG</b>	<i>Systems Planning Group</i>
<b>SS</b>	Supervisão do Setor
<b>SSLCI</b>	Serviço de Socorros e Luta Contra Incêndios
<b>SSP/SMS</b>	<i>State Safety Programme / Safety Management System</i>
<b>SV</b>	Departamento de Prevenção e Segurança de Voo
<b>SW FAB</b>	<i>South West Functional Airspace Block - Bloco de Espaço Aéreo Funcional do Sudoeste</i>
<b>TAG</b>	<i>Thematic Advisory Goup</i>
<b>TAG-ADR</b>	<i>Thematic Advisory Goup Aerodromes</i>
<b>TAP, S.A.</b>	Transportes Aéreos Portugueses, Sociedade Anónima
<b>TCO</b>	<i>Third Country Operators</i>
<b>TIC</b>	Tecnologias de Informação e Comunicação
<b>TOD</b>	<i>Terrain Obstacle Data</i>
<b>TÜV</b>	<i>TÜV Rheinland Group</i>
<b>UE</b>	União Europeia; ver EU
<b>UO</b>	Unidade(s) Orgânica(s)
<b>ULM</b>	Ultraleve com motor
<b>USOAP</b>	<i>Universal Safety Oversight Audit Programme – Programa Universal de Auditorias de Supervisão de Segurança</i>
<b>USOAP/CMA</b>	<i>Universal Safety Oversight Audit Programme / Continuing Monitoring Approach</i>
<b>WG</b>	<i>Working Group</i>



