

RELATÓRIO DE GESTÃO

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

EXERCÍCIO DE 2016



TRANSPORTES AÉREOS DE CABO VERDE
4, Av. 5 de Julho, Praia
+238 2608200

CONTEÚDO

1. INTRODUÇÃO	2
2. ENQUADRAMENTO	2
3. DESEMPENHO OPERACIONAL	4
4. DESEMPENHO ECONÓMICO	6
5. SITUAÇÃO FINANCEIRA	10
6. ORGANIZAÇÃO	11
7. SITUAÇÃO LABORAL	12
8. FACTOS RELEVANTES OCORRIDOS APÓS O TERMO DO EXERCÍCIO	13
9. PERSPETIVAS	15
10. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS	15
11. PROPOSTA DE REFORÇO DOS CAPITAIS PRÓPRIOS	16
12. AGRADECIMENTOS	16

1. INTRODUÇÃO

Dando cumprimento às disposições legais, o Conselho de Administração, nomeado por Deliberação Unânime da Assembleia Geral Nº01/2016, de 02 de Maio, apresenta, para apreciação e aprovação, o Relatório de Gestão e as Contas da TACV, SA referentes ao exercício económico findo em 31 de Dezembro de 2016.

2. ENQUADRAMENTO

A longa série de resultados negativos e a degradação progressiva da situação financeira que antecederam o ano de 2016, deixavam antecipar um exercício de extrema dificuldade, em que a continuidade da companhia estaria em causa, caso não fosse assegurado suporte financeiro continuado do seu accionista, o Estado de Cabo Verde.

Sem capacidade para gerar liquidez, dívidas a acumularem-se e a confiança dos credores e dos clientes em baixa, os problemas começaram a agudizar-se ainda antes do final de 2015, quando, em Dezembro, por falta de pagamento da compensação de cinco períodos consecutivos, entre Novembro e Dezembro, a companhia foi suspensa da *IATA Clearing house* (ICH).

As consequências dessa suspensão foram bastante graves:

1. A confiança dos credores caiu ainda mais; a companhia deixa de ter crédito comercial e do mercado financeiro;
2. A confiança dos parceiros também caiu, tendo algumas companhias parceiras tomado a posição radical de cancelar os acordos de cooperação existentes (e.g. acordos interline); com isso, a companhia perdeu passageiros e rendimentos.

O arranque de 2016 foi um dos mais difíceis na história da companhia.

O passivo corrente transitado de 2015 ascendia a 8.585.359 milhares de Escudos (mCVE).

A AERCAP, locador dos aviões jacto (1xB757-200 e 1x737-800) da companhia, enquanto decorriam negociações para a reestruturação da dívida acumulada (rendas e reservas de manutenção no valor de 1,8 milhões de Dólares), levou a cabo em Fevereiro, na Holanda, o arresto do avião B737-800, com danos financeiros, à regularidade da operação e à confiança do mercado. O recurso a aviões alternativos em *wet leasing* obrigou a empresa a gastos adicionais, não comportáveis pela tesouraria deficitária.

No âmbito do acordo de reestruturação de dívida, foi acordada com a AERCAP a consignação da totalidade das vendas mensais através do BSP Portugal, como condição pra assegurar a liquidação atempada das prestações da dívida diferida e das rendas e reservas de manutenção correntes. Dado que, em alguns meses, as receitas não eram suficientes para cobrir a prestação de dívida e as facturas correntes, a AERCAP pediu a consignação das vendas junto de outros BSPs, o que não chegou a concretizar-se, pela morosidade do processo.

No último encontro de contas realizado com a ASA em 2015, ficou acordado que, a partir de Março de 2016, aquele fornecedor começaria a debitar através da ICH as taxas de embarque e de segurança de passageiros (em dívida de Julho de 2015 a Fevereiro de 2016 e correntes), o que acrescentou ao balanço mensal negativo, 140 mil Dólares. A companhia ficou sujeita a um esforço financeiro mensal superior a 1,4 milhões de Dólares (MUSD) para manter em dia as suas obrigações junto dessa câmara de compensação.

Por incumprimento das obrigações contratuais, no âmbito dos contratos de locação com a ELIX, locador dos aviões ATR, um acordo de diferimento de dívida foi assinado em Agosto de 2015. A par do não cumprimento das obrigações decorrentes da locação operacional, o acordo de diferimento não foi cumprido. A ELIX apresentou em Fevereiro de 2016 com uma proposta de resolução que, em sendo aceite, sujeitaria a companhia a um esforço financeiro adicional de curto prazo na ordem dos 12,5 milhões de Dólares (MUSD). O Estado de Cabo Verde é implicado nesta operação, por força de garantias previamente consentidas à ELIX.

Os credores operacionais (aeroportos, fornecedores de combustível, empresas de handling, fornecedores de componentes e consumíveis para aviões, fornecedores de catering, etc.), incluindo os nacionais, começam a exigir pagamento prévio para garantir os fornecimentos e serviços à operação.

As dívidas perante autoridades fiscais e parafiscais no país e no exterior atingiram proporções fora do controlo. Multas fiscais e processos de execução começaram a suceder-se. Processos judiciais, movidos por credores e por clientes que se sentiram lezados por irregularidades operacionais (atrasos e cancelamentos de voo), também sucedem-se.

Com fluxos de caixa operacionais continuamente negativos em mais de 150.000 milhares de Escudos (mCVE), mensalmente (sem contabilizar as contas correntes não pagas – ASA, CV Handling, INPS, Administração Fiscal) e a pressão das dívidas acumuladas, a dependência da companhia em relação ao suporte financeiro do Estado atingiu níveis extremos. O recurso ao tesouro público ultrapassou, em média, os 185.000 mCVE, mensalmente.

Em maio de 2016, um novo Conselho de Administração (CA) assumiu a gestão da companhia.

Em Junho de 2016 o CA apresentou ao Governo uma proposta de Plano de Recuperação (PdR), com medidas que deveriam permitir restabelecer a sustentabilidade económica e financeira da companhia até o final de 2017.

O PdR tinha como pilares fundamentais:

1. Recuperação da confiança do mercado

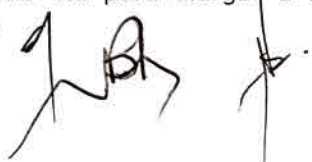
A introdução de horários mais convenientes e a sua estabilização, a redução da incidência de irregularidades operacionais (atrasos, cancelamentos e reprogramações de voo) e a melhoria do serviço em terra e a bordo são medidas prioritárias consideradas no PdR.

2. Incremento da eficiência e da produtividade

Para este objectivo concorriam medidas como a adequação das estruturas sectoriais e o redimensionamento do efectivo, a continuidade do programa de eficiência de combustível, a reforma do sistema de distribuição e vendas e a implementação de diversos programas de redução de gastos.

3. Exploração de parcerias

Recuperar e fortalecer relações históricas de cooperação e explorar novas oportunidades e formas, como via para alargar a nossa rede de distribuição e melhorar a eficiência da exploração.



4. Saneamento financeiro

A reestruturação da dívida de curto prazo, como componente fundamental deste capítulo do PdR, visava reduzir o passivo corrente (i) negociando com alguns credores o perdão parcial, mas significativo, da dívida e (ii) negociando um plano de diferimento por prazo não inferior a 30 meses, de parte importante dos valores finais a pagar, transformando, desta forma, passivo corrente em não corrente e aliviando a pressão dessas contas sobre a tesouraria.

O plano considerou o recurso ao mercado financeiro (obrigações) visando mobilizar os meios necessários a curto prazo para (i) fazer face a uma parte da dívida corrente, (ii) financiar medidas de redução de gastos e (iii) financiar o *gap* de tesouraria até a recuperação do equilíbrio das contas de exploração.

5. Reestruturação

A reestruturação tinha como objectivo introduzir as reformas necessárias para corrigir as disfuncionalidades existentes, adequar as estruturas à respetiva missão, ajustar o número de efetivos e incrementar a produtividade.

As diferentes atividades (Transporte Aéreo Regional, Transporte Aéreo de Médio-Longo Curso e Manutenção) seriam organizadas em unidades de negócio autónomas, de forma a isolar e eliminar as ineficiências. Estas unidades de negócio poderiam depois evoluir para empresas independentes, que seriam depois privatizadas.

Algumas medidas determinantes para os objectivos preconizados, não obstante terem sido à partida consideradas necessárias e viáveis, tiveram que ser reequacionadas, por força de condicionantes externos.

Por outro lado, o sucesso da ação no mercado para a obtenção de financiamento, conforme previsto no referido PdR, estava diretamente condicionado pela situação atual da companhia e dependente do suporte do acionista.

A evolução da situação, conforme avaliação em 31 de Dezembro de 2016, a seguir apresentada, traduz não só o efeito da implementação parcial das medidas propostas no PdR, mas também o impacto de eventos inesperados, sendo o arresto do B737-800 em Fevereiro o mais relevante de todos.

3. DESEMPENHO OPERACIONAL

O balanço operacional do exercício apresenta-se globalmente como se segue:

EVOLUÇÃO DOS INDICADORES OPERACIONAIS			
INDICADOR	2016	2015	VAR
Partidas	8,780	7,989	9.9%
Horas Block	11,967	10,797	10.8%
Passageiros Transportados	571,381	548,908	4.1%
Assentos-Km (ASK), 000	996,446	1,116,821	-10.8%
Passageiros-Km (RPK), 000	657,377	729,988	-9.9%
Cabin Factor	66.0%	65.4%	0.6

A produção da companhia cresceu no que respeita ao número de voos e horas block em cerca de 10% e 11%, respetivamente, em relação ao exercício anterior. Com relação aos assentos-Km (ASK) produzidos, registou-se uma queda de 10.8%. Tendo os passageiros-

Km (RPK) decrescido cerca de 10%, o cabin factor, indicador de utilização da capacidade disponível, fixou-se nos 66%, 0.6 pontos percentuais acima do nível alcançado em 2015.

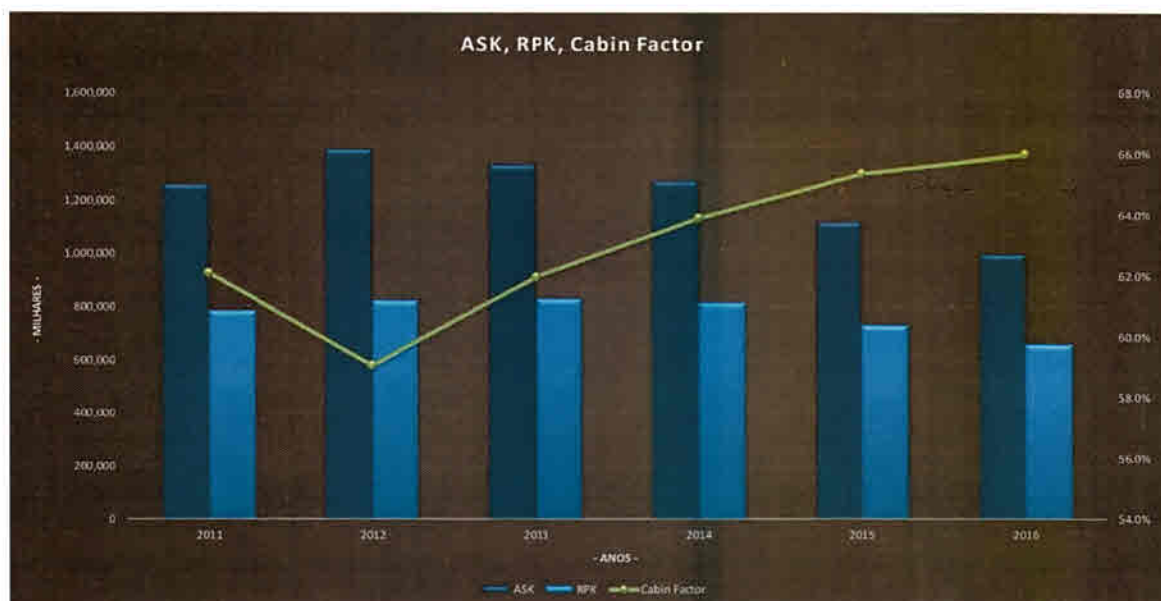
Os níveis de produção e tráfego reportados foram afetados pelas seguintes situações:

1. A compressão forçada do plano de voos na rede de médio-longo curso, em decorrência do arresto do B737-800 no arranque do exercício e conseqüente redução da sua frota jato a uma única aeronave (1 B757-200);
2. Os níveis sem precedentes de desconfiança do mercado de médio-longo curso e quebra acentuada da procura, como resultado da instabilidade dos voos ocasionada por frequentes mudanças dos horários a partir do terceiro trimestre de 2015 e do caos operacional que se seguiu ao arresto do B737-800;
3. A redução substancial, por razões económicas e financeiras, do recurso ao *wet leasing*, como meio alternativo para reforço de capacidade;
4. A redução da utilização dos jatos na rede interilhas, uma prática nada racional, que vinha penalizando os resultados operacionais;
5. A entrada da Binter CV na operação interilhas.

A produção nos diferentes mercados, assim como a contribuição individual para o tráfego global registado no exercício são apresentados no quadro a seguir.

INDICADORES OPERACIONAIS						
Mercado	Voos	Horas	Passageiros	Assentos-km	Passageiros-Km	Ocupação
Doméstico	6,686	4,668	368,721	87,766,784	66,280,371	75.5%
Regional	697	1,214	28,448	29,643,852	17,747,420	59.9%
Médio-longo Curso	1,397	6,086	174,212	879,035,451	573,349,379	65.2%
Total	8,780	11,967	571,381	996,446,087	657,377,170	66.0%

O tráfego cresceu no mercado doméstico e regional em 9% e 31%, respetivamente. No mercado de médio-longo curso, regista-se uma quebra de 8%, com menos 14,327 passageiros transportados, em relação ao exercício anterior.



INDICADORES OPERACIONAIS						
Tipo de Aparelho	Voos	Horas	Passageiros	Assentos-Km	Passageiros-Km	Ocupação
ATR72-500	6,984	5,619	361,811	106,431,968	76,701,872	72.1%
B737-800	134	539	13,110	70,135,578	38,787,810	55.3%
B757-200	1,055	4,196	140,915	618,116,008	422,015,995	68.3%
Terceiros	607	1,613	55,545	201,762,533	119,871,493	59.4%
Total	8,780	11,967	571,381	996,446,087	657,377,170	66.0%

A utilização do B757-200 foi significativamente melhorada em relação ao exercício anterior. Em compensação, a utilização de aviões de outras companhias em *wet leasing* foi ajustada para acomodar exclusivamente as necessidades de reforço de capacidade em períodos de pico e/ ou para substituir aeronaves imobilizadas para manutenção.

A contribuição do tráfego de médio-longo curso continuou a decrescer, em termos absolutos, tendo atingido mínimos históricos desde 2002. A diminuição progressiva das vendas nos mercados europeu e brasileiro, como resultado direto da degradação da confiança do mercado no produto da companhia, destaca-se como principal fator subjacente à evolução negativa nos últimos anos.

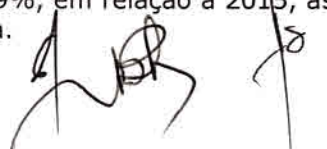


4. DESEMPENHO ECONÓMICO

A companhia encerrou o exercício de 2016 com resultados globais negativos de 2.311.636 milhares de Escudos (mCVE), evidenciando uma melhoria do desempenho económico em cerca de 33%, face ao exercício anterior. Os resultados operacionais contabilizaram no exercício 1.971.321 mCVE, melhorando 27% em relação a 2015.

Os rendimentos do exercício sofreram uma quebra de cerca de 10%, face a 2015, para a qual concorreu, sobretudo, a redução do tráfego de passageiros em mais de 8%, em resultado da degradação do desempenho nos mercados europeu, brasileiro e doméstico.

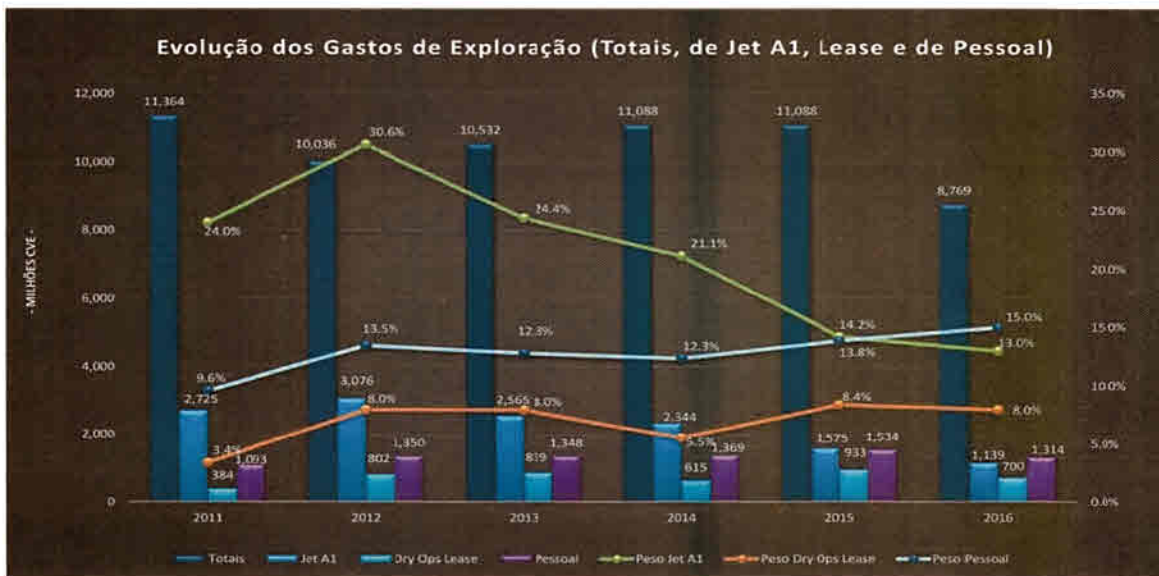
Os rendimentos de actividades complementares, continuaram a decrescer e acusam neste exercício uma redução de 19%, em relação a 2015, assumindo menor relevância nas contas de exploração da companhia.



RESULTADOS			
Actividade (000 CVE)	2016	2015	VAR
Transporte Aéreo	-1,767,291	-4,053,560	-56.4%
Domestico	-577,882	-1,097,628	-47.4%
Regional	-112,357	-183,492	-38.8%
Intercontinental	-1,077,052	-2,772,440	-61.2%
Outros ganhos (perdas)	-544,346	616,032	-188.4%
Resultados antes de impostos	-2,311,636	-3,437,528	32.8%

Os gastos do exercício foram globalmente reduzidos em 14%, traduzindo o impacto positivo das medidas de ajustamento operacional introduzidas a meio do exercício.

A quase totalidade dos itens operacionais decresceram, com destaque para as rubricas de combustível (-28%) e de gastos gerais e administrativos (-28%).

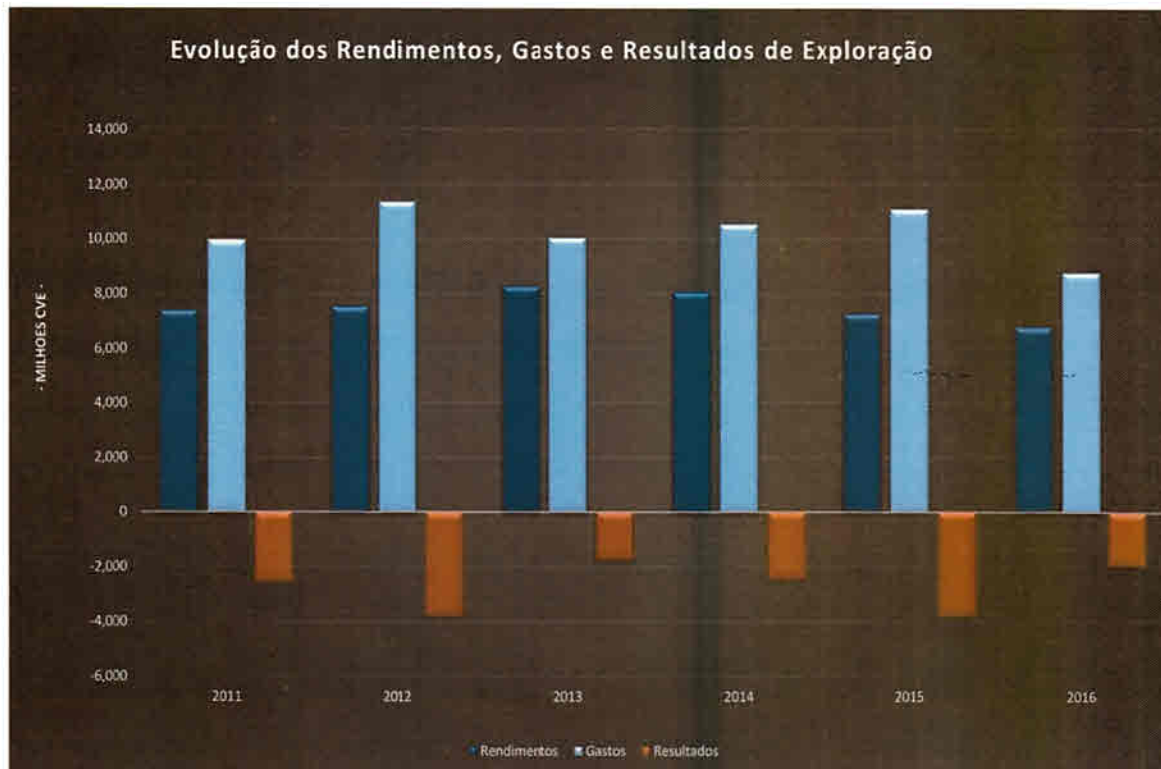


A conta de *leasing* operacional, com uma redução de 6% em relação a 2015, reflete o efeito do entendimento alcançado em Agosto de 2016 (formalizado em contrato em Outubro), ao abrigo do qual a companhia deixou de pagar, a partir do mesmo mês de Agosto de 2016, rendas e reservas de manutenção em relação ao ATR 42-500, vendido e tomado em *leasing* (operação *Sale and Lease Back*) em estado não operacional e que, na altura do acordo, permanecia na mesma condição.

O mesmo entendimento permitiu que a companhia inciasse no final de 2016 a substituição dos dois aviões ATR 72-500, vendidos e tomados em *leasing* em Outubro de 2014, por outros dois, com uma redução das rendas mensais de USD 130,000.00 para USD 80,000.00 por avião. O primeiro dos aviões substitutos foi recebido em Dezembro de 2016, altura em que se começou a preparar a devolução do primeiro daqueles a substituir. Previa-se na altura para Março de 2017, a aceitação técnica do segundo avião substituto.

O desempenho económico global continua a ser penalizado por uma conta expressiva de irregularidades operacionais (gastos não programados, derivados de atrasos e

cancelamentos de voo, por avaria, razões operacionais ou condições meteorológicas adversas).



Registou-se em todos os mercados explorados pela companhia uma melhoria significativa do desempenho económico das operações, não obstante a queda do tráfego de médio-longo curso, referida na análise operacional, que teve um impacto negativo no nível dos rendimentos na ordem dos 173.748 mCVE.

RESULTADOS ANTES DOS IMPOSTOS (000 CVE)			
Indicador	2016	2015	VAR
Rendimentos e ganhos do Exercício	6,797,209	7,544,513	-9.9%
Gastos e perdas do Exercício	8,768,530	10,245,031	-14.4%
Resultados Operacionais	-1,971,321	-2,700,518	27.0%
Ganhos (perdas) de Financiamento	-340,315	-737,009	53.8%
Resultados antes de Impostos	-2,311,636	-3,437,527	32.8%

A rubrica de outros ganhos (perdas), que em exercícios precedentes tinha, por força de mais valias na alienação de ativos, influenciado positivamente os resultados globais, teve um impacto negativo nas contas deste exercício.



TACV - CABO VERDE AIRLINES

SISTEMA DE INFORMAÇÃO PARA A GESTÃO

PERFORMANCE ECONÓMICA DA EXPLORAÇÃO

PC

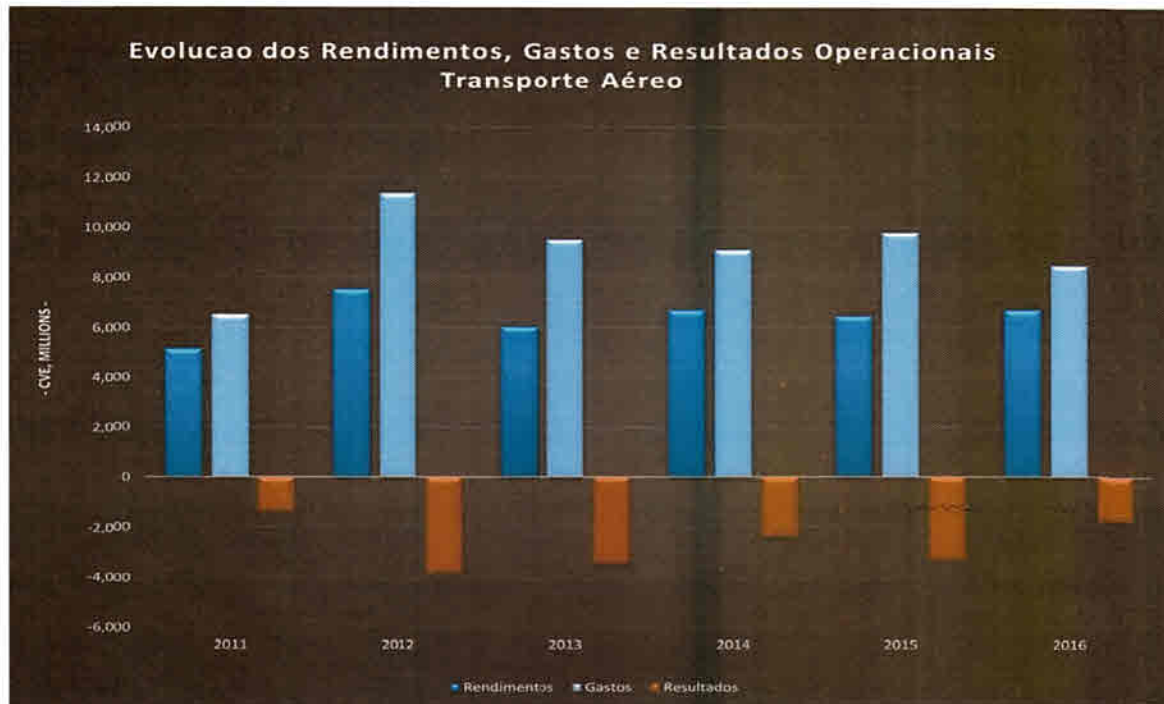
SIG3

2014-2016

ESPECIFICAÇÃO	2016	2015	2014	2016/2015	2016/2014
RENDIMENTOS					
000 CVE					
Serviços Regulares (total)	4,286,196.00	4,751,519.00	4,976,048.00	-10%	-14%
Passageiros	4,039,377.00	4,473,578.00	4,690,933.00	-10%	-14%
Excesso de Bagagem	136,388.00	154,607.00	142,186.00	-12%	-4%
Carga	106,950.00	119,475.00	139,412.00	-10%	-23%
Correio	3,481.00	3,859.00	3,517.00	-10%	-1%
Charters/Blocked Space (total)	8,248.00	1,650.00	0.00	400%	
Taxa de Combustível	1,620,090.00	1,708,175.00	1,719,375.00	-5%	-6%
Total Transporte Aéreo	5,914,533.00	6,461,344.00	6,695,423.00	-8%	-12%
Rendimentos Handling	0.00	0.00	413,868.00		-100%
Outros Rendimentos e Ganhos	882,676.00	1,083,168.00	4,874,071.00	-19%	-82%
TOTAL RENDIMENTOS	6,797,209.00	7,544,512.00	11,983,362.00	-10%	-43%
GASTOS OPERACIONAIS					
000 CVE					
Operações de Voo (total)	3,110,865.00	3,700,615.00	4,003,938.00	-16%	-22%
Remunerações e encargos, PNT	422,457.00	467,249.00	485,826.00	-10%	-13%
Combustíveis e lubrificantes	1,139,367.00	1,574,648.00	2,344,359.00	-28%	-51%
Seguros e perdas não seguráveis	46,809.00	58,863.00	63,036.00	-20%	-26%
Aluguer de equipamento aeronáutico	1,502,232.00	1,599,855.00	1,110,717.00	-6%	35%
Manutenção e Overhaul (total)	1,545,332.00	1,780,166.00	1,350,535.00	-13%	14%
Depreciações e Amortizações (total)	58,552.00	82,464.00	334,094.00	-29%	-82%
Depreciações equipamento aeronáutico	58,552.00	82,464.00	334,094.00	-29%	-82%
Depreciações Gastos de lançamento	0.00	0.00	0.00		
Controlo Aéreo, Aeroportos e Operações de Terra (total)	1,168,206.00	1,315,560.00	1,142,416.00	-11%	2%
Aterragem e outras taxas aeroportuárias	295,928.00	339,439.00	339,624.00	-13%	-13%
Taxas de Rota e ATC	325,405.00	370,446.00	398,819.00	-12%	-18%
Handling e Escalas	546,873.00	605,675.00	403,973.00	-10%	35%
Serviço a passageiros (total)	513,153.00	586,759.00	551,604.00	-13%	-7%
Remunerações e encargos, PNC	292,354.00	337,851.00	298,675.00	-13%	-2%
Serviço a bordo	200,564.00	220,923.00	229,838.00	-9%	-13%
Seguro de passageiros	20,235.00	27,985.00	23,091.00	-28%	-12%
Reservas e ticketing	570,350.00	575,920.00	461,705.00	-1%	24%
Promoção e vendas	465,445.00	380,011.00	482,474.00	22%	-4%
Gerais e administrativos	824,555.00	1,147,140.00	607,026.00	-28%	36%
Irregularidades operacionais	208,323.00	203,173.00	143,987.00	3%	45%
Total Transporte Aéreo	8,464,781.00	9,771,808.00	9,077,779.00	-13%	-7%
Resultados Operacionais - Transporte Aéreo	-2,550,248.00	-3,310,464.00	-2,382,356.00	23%	-7%
Gastos Actividade de Handling	0.00	0.00	322,847.00		-100%
Resultado Operacionais - Actividade de Handling	0.00	0.00	91,021.00		-100%
Outros Gastos e Perdas	303,750.00	473,222.00	201,895.00	-36%	50%
TOTAL GASTOS OPERACIONAIS	8,768,531.00	10,245,030.00	9,602,521.00	-14%	-9%
RESULTADOS ANTES DOS GANHOS E PERDAS DE FINANCIAMENTO	-1,971,322.00	-2,700,518.00	2,380,841.00	27%	-183%
Juros e ganhos similares obtidos	104,485.00	105,793.00	64,909.00	-1%	61%
Juros e perdas similares suportados	-444,801.00	-842,802.00	-929,621.00	47%	52%
GANHOS (PERDAS) DE FINANCIAMENTO	-340,316.00	-737,009.00	-864,712.00	54%	61%
RESULTADOS ANTES DOS IMPOSTOS	-2,311,638.00	-3,437,527.00	1,516,129.00	33%	-252%
Provisão para impostos					
RESULTADOS LÍQUIDOS	-2,311,638.00	-3,437,527.00	1,516,129.00	33%	-252%

INDICADORES DE PRODUÇÃO E TRÁFEGO

DESCRIÇÃO	2016	2015	2014	2016/2015	2016/2014
Voos Realizados	8,780	7,989	8,536	10%	3%
Horas Block	11,967	10,797	12,346	11%	-3%
Quilómetros Voados	6,030,539	6,461,579	7,178,435	-7%	-16%
Consumo de Combustível, AG	6,964,942	7,549,276	8,446,254	-8%	-18%
Assentos Disponíveis	807,640	818,391	130,961	-1%	517%
Assentos-Km Disponíveis	996,446,087	1,116,820,700	1,270,716,741	-11%	-22%
Toneladas-Km Disponíveis	114,041,692	130,830,386	145,974,777	-13%	-22%
Passageiros Transportados	571,381	548,908	558,849	4%	2%
Excesso de Bagagem, Kg	166,783	189,753	174,573	-12%	-4%
Carga, Kg	272,378	301,984	1,444,508	-10%	-81%
Passageiros-Km	657,377,170	729,987,567	811,835,689	-10%	-19%
Toneladas-Km	59,163,831	65,698,862	75,088,620	-10%	-21%
Load Factor (Cabine)	65.97%	65.36%	63.89%	0.6	1.5
Load Factor (Global)	51.88%	50.22%	51.44%	1.7	-1.2



5. SITUAÇÃO FINANCEIRA

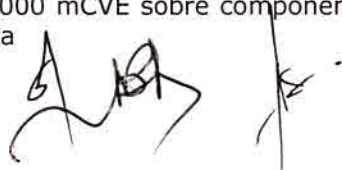
Os problemas financeiros da companhia continuaram no exercício de 2016. Não obstante a redução do défice operacional, a companhia continuou dependente do suporte financeiro do Estado, na qualidade de acionista, ou da mobilização de crédito no mercado financeiro.

EVOLUÇÃO DOS INDICADORES FINANCEIROS			
Especificação	2016	2015	VAR
Liquidez Geral	0.22	0.31	-28%
Liquidez Reduzida	0.18	0.25	-29%
Liquidez Imediata	0.02	0.02	-8%
Cobertura do Imobilizado	-8.95	-5.19	-72%
Solvabilidade Total	-0.78	-0.70	-12%
Autonomia Financeira	-3.56	-2.30	-55%

O recurso ao mercado financeiro na tentativa de mobilizar meios para suporte à tesouraria revelou-se, por força da falta de confiança, muito complicada ao longo do exercício, tendo algum resultado apenas sido possível graças a garantias do Estado.

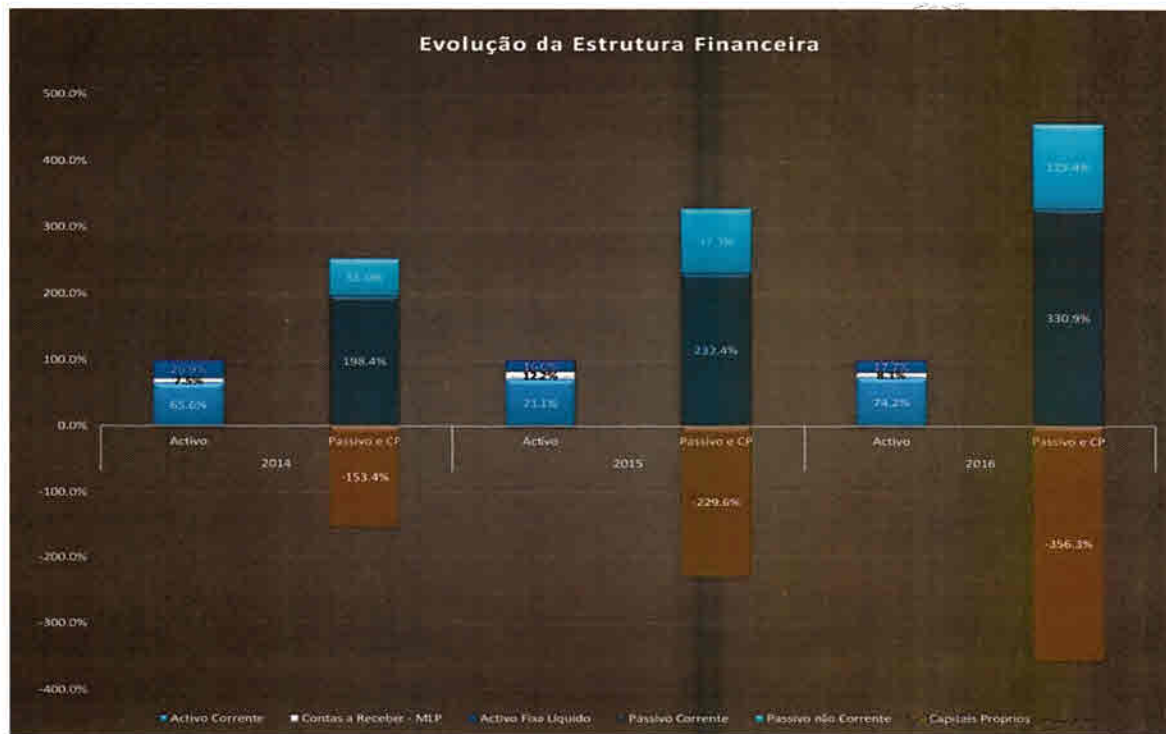
Ainda que a companhia tivesse estado ao longo do exercício muito condicionada na sua capacidade para cumprir as suas obrigações, o passivo total foi reduzido em 1,6%, fixando-se abaixo dos 12.000.000 milhares de Escudos (mCVE) no final de 2016.

O ativo não corrente decresceu 36%, face a 2015, contabilizando o ativo tangível 316.000 mCVE em 31 de Dezembro de 2016. Neste exercício, foram registadas imparidades no valor de 66.000 mCVE sobre componentes rotáveis de aviões que tinham deixado de fazer parte da frota



Por força dos resultados negativos reportados, a situação de falência técnica agravou-se, evoluindo de 8.484.563 mCVE em 31 de Dezembro de 2015 para 9.364.352 mCVE no final deste exercício.

VARIÇÃO DO ATIVO TANGÍVEL							
DESCRIÇÃO	TERRENOS E RECURSOS NATURAIS	EDIFÍCIOS E OUTRAS CONSTRUÇÕES	EQUIPAMENTO BÁSICO	EQUIPAMENTO DE TRANSPORTE	EQUIPAMENTO ADMINISTRATIVO	OUTROS ATIVOS TANGÍVEIS	TOTAL GERAL
POSIÇÃO EM 31-Dez-2015							
Valor de Aquisição/ Reavaliação	21,421.00	350,624.00	1,446,113.00	76,342.00	589,815.00	142,019.00	2,626,334.00
Depreciação acumulada	0.00	-253,067.00	-1,148,583.00	-69,407.00	-557,613.00	-116,713.00	-2,145,383.00
Imparidades acumuladas	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00
Valor Líquido	21,421.00	97,557.00	297,530.00	6,935.00	32,202.00	25,306.00	480,951.00
POSIÇÃO EM 31-Dez-2016							
Valor de Aquisição/ Reavaliação	21,421.00	322,729.00	1,452,965.00	72,042.00	592,225.00	143,234.00	2,604,616.00
Depreciação acumulada	0.00	-274,145.00	-1,196,025.00	-65,109.00	-566,340.00	-120,975.00	-2,222,594.00
Imparidades acumuladas	0.00	0.00	-66,000.00	0.00	0.00	0.00	-66,000.00
Valor Líquido	21,421.00	48,584.00	190,940.00	6,933.00	25,885.00	22,259.00	316,022.00



A continuidade da empresa permanece, nestas circunstâncias, dependente do suporte financeiro do Estado de Cabo Verde, como seu único acionista, e da profundidade, qualidade e impacto das medidas de reestruturação que, a curto prazo, vierem a ser introduzidas.

6. ORGANIZAÇÃO

Importantes melhorias continuam sendo necessárias, a nível da gestão operacional para o incremento da qualidade e a redução do impacto (económico e na qualidade de serviço) das irregularidades e a nível da gestão de recursos, designadamente do Pessoal Navegante, visando melhores índices de produtividade.

A manutenção dos *standards* operacionais, como condição para a renovação dos certificados (AOC, Registo IOSA, OMA), que constituem nos dias de hoje, o principal ativo da empresa,

permanece no cerne das preocupações e requer um esforço incondicional, quer do ponto de vista administrativo, quer do financeiro.

Consequência da restrição de recursos financeiros, não foi ainda neste exercício que se despoletou o projeto de modernização tecnológica do sistema de distribuição e vendas e do sistema de controlo interno e de gestão, em busca da melhoria da eficácia e eficiência na área comercial e a nível do controlo interno e de gestão.

No que respeita ao sistema de distribuição e vendas, a companhia viu-se forçada a renovar o contrato com a SITA por cinco anos, a contar de 06 de Dezembro de 2016, apesar de todos os argumentos que sustentam uma mudança tecnológica, com a introdução de um novo sistema, que permita (i) incrementar a produtividade das vendas, com melhor gestão da receita por voo e especial atenção às vendas *online*, (ii) reduzir os custos de distribuição, (iii) facilitar o acesso do mercado ao nosso produto e o *interface* dos clientes com a companhia e (iv) incrementar a monitorização do mercado e da concorrência.

7. SITUAÇÃO LABORAL

Não foi ainda possível neste exercício regularizar as obrigações pendentes, relativas a anuidades vencidas em exercícios anteriores, o que tem levado a uma situação de impaciência crescente no seio dos colaboradores. Alguns colaboradores que deixaram a empresa, entre eles alguns dos que integraram a empresa de handling que resultou do *spin-off* em 2014, forçaram a cobrança através dos tribunais.

Tendo sido reconhecido o redimensionamento do efetivo como incontornável, na busca dos equilíbrios necessários à recuperação da sustentabilidade económica da exploração, o fato de não ter sido possível definir com celeridade o quadro em que tal redimensionamento deveria processar-se acabou gerando expectativa e ansiedade nos colaboradores.

Com 444 colaboradores no ativo em 31 de Dezembro de 2016, quadro manifestamente excessivo para o nível de produção atual, o ajustamento necessário passará por implementar, a curto prazo, um programa que permita adequar o número de efetivos através da pré-reforma, mútuo acordo ou outro mecanismo. A implementação do programa requererá (i) uma avaliação prévia da organização e do seu ativo humano, para se definir com segurança o plano de redimensionamento e (ii) a mobilização dos recursos necessários para o seu financiamento.

Evolução do Quadro de Pessoal ⁽¹⁾							
Data Ref.	Geral ⁽²⁾	PNT	PNC	Manutenção	Ops Terra ⁽³⁾	Total	VAR
Dec-16	228	48	81	62	25	444	-12.1%
Dec-15	255	59	85	71	35	505	0.2%
Dec-14	259	58	82	70	35	504	-37.2%
Dec-13	255	57	86	71	334	803	3.3%
Dec-12	252	54	78	69	324	777	2.8%
Dec-11	241	48	77	68	322	756	

⁽¹⁾ Não inclui Órgãos Sociais

⁽²⁾ Inclui Pessoal Comercial, ADM & FIN, Dispatch e Controlo Operacional, Qualidade, Safety e Security

⁽³⁾ Inclui o pessoal afecto ao serviço nas escalas (Handling)

PNT - Pessoal Navegante Técnico

PNC - Pessoal Navegante de Cabine

NOTA: Em 2014 deu-se o *spin-off* do negócio do handling e sua subsequente alienação a favor da ASA.



A adequação do quadro de pessoal passará não apenas pela dispensa de um certo número de colaboradores. Passará igualmente por colocar em marcha um programa de formação e desenvolvimento de competências, cobrindo todas as áreas, desde as operacionais até as de suporte ao negócio.

8. FACTOS RELEVANTES OCORRIDOS APÓS O TERMO DO EXERCÍCIO

No final de Maio de 2017, foi anunciado pelo Governo de Cabo Verde, como uma das principais medidas de reestruturação da companhia, a descontinuidade da sua operação no mercado doméstico, passando, a partir de 01 de Junho, as ligações inter-ilhas gradualmente para a Binter Cabo Verde.

Na base da decisão que determinou a descontinuidade esteve, entre outras situações, a relação extremamente difícil entre a companhia e a ELIX 7, o locador dos aviões ATR explorados no mercado doméstico e regional, na qual a companhia ~~vivia~~ constantemente sob a ameaça de, a qualquer momento, deixar de ter aviões para operar, em virtude do incumprimento recorrente das suas obrigações contratuais.

No arranque do exercício de 2017, estando ainda em curso a implementação do acordo assinado em Outubro de 2016, que permitia a troca dos dois aviões ATR 72-500 e a redução das rendas mensais, a situação tendia a agravar-se, em decorrência da determinação da ELIX 7 de transferir para uma outra empresa, a ELIX 14, todos os contratos com a TACV.

Assim, evitando um cenário de incremento dos riscos e da exposição financeira futura, quer da companhia, quer do Estado de Cabo Verde, chegou-se a acordo com a ELIX 7 para, em simultâneo com a transferência dos contratos em vigor, terminar antecipadamente o contrato de locação operacional e devolução do primeiro avião substituto e o cancelamento do ainda em curso processo de finalização do contrato de locação e de entrega do segundo avião.

O acordo com a Elix, formalizado em 12 de Maio de 2017, estabeleceu as condições complementares e o calendário para o termo, em definitivo, da relação comercial entre as duas empresas.

Assim, a devolução do segundo dos dois aviões contratados em Outubro de 2014, teve lugar em Junho de 2017, nas condições que tinham sido acordadas em Outubro de 2016, tendo então em perspectiva a troca. A devolução do avião recebido em Dezembro de 2016 teve lugar em Setembro de 2017.

A devolução do avião ATR 42-500 aconteceu em Agosto de 2017, após o restabelecimento da aeronavegabilidade do aparelho, projeto levado a cabo pelo locador, nos termos do acordo formalizado em outubro de 2016.

Com o último pagamento efetuado à Elix em Novembro de 2017 e o de-registo do último avião ATR ao serviço da TACV, ficou encerrada a relação comercial com aquele locador e a exposição futura a que a companhia estaria sujeita, avaliada em mais de vinte e cinco (25) milhões de dólares (MUSD).

Em Agosto de 2017 foi assinado entre o Governo de Cabo Verde, TACV e a Loftleidir Icelandic, um Contrato de Gestão, no âmbito do qual aquela empresa do Grupo Icelandair assumiu as responsabilidades de reestruturar a companhia, com base num novo modelo de negócios assente no conceito de hub e preparar um Plano de Negócios (PdN) para o seu

relançamento como negócio internacional sustentável, colocando-a em condições favoráveis para o início, a curto prazo, da sua privatização.

O *take over* na TACV pela Loftleidir deu-se em 10 de Agosto, data da assinatura do Contrato de Gestão (CG). Desde então, o modelo de governo da empresa mudou, tendo a constituição do seu Conselho de Administração sido alargada para cinco membros, com dois deles indicados pela Loftleidir. Um dos membros do CA apontados pela Loftleidir assumiu na mesma altura o cargo de Administrador Delegado (*Acting CEO*).

Como parte da missão assumida pela Loftleidir Icelandic, no âmbito do CG assinado, foi preparado um Plano de Negócios (PdN) por cinco anos com início em 2018 e estruturado em torno de um novo modelo de negócios, centrado no conceito *Hub-and-Spoke*.

O PdN vem sendo socializado desde o início de Novembro com vários *stakeholders*, entre eles o Banco Mundial, e, após a sua avaliação positiva pelo BoD do Grupo Icelandair e aprovação pelo CA da TACV, encontra-se em processo de aprovação pela Assembleia Geral da companhia.

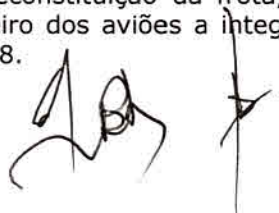
O processo de *rightsizing* da companhia está em curso, tendo sido concluído na segunda semana de Dezembro uma etapa fundamental que permitiu avaliar o ativo humano existente e estabelecer bases consistentes para se dar início ao processo de dispensa de colaboradores, no qual um programa de pré-reforma, já despoletado com a abertura de manifestação de interesse, será privilegiado.

Outra medida incontornável no processo de reestruturação em curso, consistirá na mudança da base operacional da companhia, do Aeroporto Internacional Nelson Mandela, na cidade da Praia, para o Aeroporto Internacional Amílcar Cabral, na Ilha do Sal.

A mudança de base é sustentada por razões técnicas, operacionais e económicas e deverá estar efetivada até 31 de Janeiro de 2018, no pressuposto do início da implementação do *Hub* Aéreo em 01 de Fevereiro.

Visando estabelecer bases sólidas para o sucesso do PdN e tendo em perspetiva a privatização, o Governo lançou em Agosto um projeto com o objetivo de resolver o passivo da companhia e sanear o seu balanço. O processo de resolução da dívida encontra-se na fase de transferência para uma entidade independente, a NEWCO, especialmente estabelecida com o objetivo de receber, negociar e gerir a resolução das contas transferidas.

Em Setembro de 2017, uma avaria num dos motores deixou fora de serviço o Boeing B757-200, objeto do contrato de locação operacional com a AERCAP. Tendo em conta as estimativas de custo da reparação do motor, a duração da imobilização do avião e a necessidade de se investir no *upgrading* dos seus *standards*, foram levadas a cabo discussões com a AERCAP no sentido de se alcançar um entendimento que permitisse uma saída viável para ambas as partes. As negociações culminaram com um entendimento para o termo do contrato e devolução do avião. Este desfecho representa um importante *milestone* no processo da necessária reconstituição da frota, projetada em linha com os objetivos do plano estratégico. O primeiro dos aviões a integrar a nova frota e o AOC da companhia é esperado em Março de 2018.



9. PERSPETIVAS

Para o exercício de 2017 são esperados resultados ainda negativos, ao nível dos reportados para 2016. Têm influência relevante sobre o desempenho de 2017, eventos não antecipados no plano para 2017, como, por exemplo, a descontinuidade das operações inter-ilhas e regionais. Os resultados de 2017 refletirão ainda o impacto da avaria que motivou a imobilização em Setembro do então único avião da frota (o B757-200) e o cancelamento da grande maioria das operações internacionais nesse mês, por indisponibilidade de soluções alternativas no mercado, quer para a reposição imediata da operacionalidade da aeronave, quer para a sua substituição.

O ano de 2017 ficará, contudo, registado como o ano de decisões de fundo sobre o futuro da companhia e em que têm lugar eventos importantes com vista à sua transformação numa companhia viável, nomeadamente o início da reestruturação organizacional e a preparação do Plano de Negócios por cinco anos, cuja implementação terá início em 2018.

A implementação do Plano de Negócios (PdN) 2018-2022 abre novas perspetivas à TACV, como indicam as projeções económicas e financeiras, que dele fazem parte integrante.

Antecipando o início da implementação do *hub* aéreo no aeroporto internacional na Ilha do Sal, foi introduzido no início de Novembro um novo horário, operado por dois aviões Boeing B757-200 e concebido sob os mesmos princípios do futuro modelo operacional, de forma a permitir uma transição sem sobressaltos para a nova base operacional, com início previsto para a primeira semana de Fevereiro.

Desde a introdução do novo horário e de medidas de melhoria da organização nos serviços operacionais, a operação da companhia tem vindo a melhorar, particularmente no índice de pontualidade e no serviço a bordo. O *feed-back* recebido dos clientes vem sendo positivo e tem constituído um fator propulsor da retoma da confiança do mercado no produto da companhia e de incremento gradual da procura.

As projeções do PdN apontam para o *turn around*, em termos de exploração, em 2019, sendo expectável atingir-se o *break even* ainda em meados desse exercício.

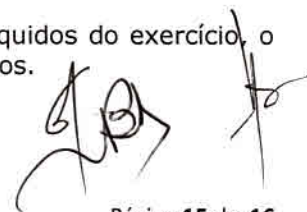
Nesta altura está-se a trabalhar com diversos potenciais parceiros na organização e montagem da rede de distribuição da companhia, que se pretende o mais competente possível para assegurar que os objetivos de venda sejam atingidos. A gestão da receita por voo será reforçada com recurso a serviços externos especializados.

Um plano de *marketing* foi já submetido à validação a diferentes níveis na organização e campanhas de informação e promoção do novo produto serão lançadas no arranque de 2018.

O PN inclui um plano de investimentos, no qual se destaca o licenciamento e implementação de um novo sistema de distribuição e vendas, baseado em tecnologia *WEB* e mais resiliente ao atual mercado do transporte aéreo.

10. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS

Sendo negativos, no valor de CVE 2,311,636,415.00, os resultados líquidos do exercício, o Conselho de Administração propõe integrá-los nos resultados transitados.



11. PROPOSTA DE REFORÇO DOS CAPITAIS PRÓPRIOS

A companhia vem operando, há alguns anos, em não conformidade com o disposto no Art.137 do Código das Empresas Comerciais. A evolução negativa registada no exercício de 2016, impõe a tomada de medidas a curto prazo para reforçar os Capitais Próprios e sanear esta não conformidade, o que o Conselho de Administração, ao abrigo do N.º 1 do citado artigo, aqui propõe ao Estado, na qualidade de accionista único.

12. AGRADECIMENTOS

O Conselho de Administração gostaria de aqui agradecer a todos os parceiros pela manutenção do seu suporte à companhia nestes tempos difíceis, agradecer ao Estado de Cabo Verde, na qualidade de accionista, pelo suporte que, ao longo do exercício e não obstante as restrições existentes, disponibilizou à empresa, viabilizando a sua continuidade, e registar o seu apreço pela colaboração e assessoria dos auditores externos. O Conselho de Administração expressa ainda o seu especial reconhecimento aos colaboradores, renovando a mensagem de confiança no futuro da companhia.

Praia, Dezembro de 2017,
O Conselho de Administração



TACV - Transportes Aéreos de Cabo Verde
Sede: Praia - Cabo Verde
NIF: 200121103

BALANÇOS EM 31 DEZEMBRO DE 2016 E 31 DE DEZEMBRO DE 2015
(Valores expressos em milhares de Escudos - mESC)

RÚBRICAS	Data de referência		
		31-12-2016	31-12-2015
	Notas	Valores	Valores
ACTIVO			
Activo não corrente			
Activos fixos tangíveis	3		
Terrenos e recursos naturais		21 421	21 421
Edifícios e outras construções		48 584	97 557
Equipamento básico		190 940	297 530
Equipamento de transporte		6 933	6 935
Equipamento administrativo		25 884	32 202
Outros activos fixos tangíveis		22 260	25 306
Propriedades de investimento	4	26 627	-
Activos intangíveis	5	41 147	52 660
Participações financeiras - Outros métodos		16 181	16 639
Outras contas a receber	6	211 929	452 315
Outros activos financeiros	7	66 200	63 358
Total do activo não corrente		678 107	1 065 923
Activo corrente			
Inventários	8	414 847	471 624
Clientes	9	514 320	604 933
Adiantamento de fornecedores		5 194	5 194
Estado e outros entes públicos	10	271 649	268 307
Outras contas a receber	6	583 795	1 122 274
Caixa e depósitos bancários	11	160 646	156 441
Total do activo corrente		1 950 452	2 628 772
Total do activo		2 628 559	3 694 696
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO			
Capital próprio	12		
Capital realizado		1 000 000	1 000 000
Outros instrumentos de capital próprio		4 040 829	2 707 984
Reservas legais		91 905	91 905
Outras reservas		660 930	660 930
Resultados transitados		(12 846 380)	(9 507 855)
Resultado líquido do período		(2 311 636)	(3 437 527)
Total do capital próprio		(9 364 352)	(8 484 563)
PASSIVO			
Passivo não corrente			
Provisões	13	347 242	533 639
Financiamentos obtidos	14	2 855 393	2 421 889
Fornecedores	15	1 650	1 650
Outras contas a pagar	16	91 582	636 721
Total do passivo não corrente		3 295 867	3 593 899
Passivo corrente			
Provisões	13	28 301	21 978
Fornecedores	15	2 235 326	2 888 914
Adiantamentos de clientes		2 548	3 525
Estado e outros entes públicos	10	1 916 045	1 601 072
Financiamentos obtidos	14	189 371	209 611
Outras contas a pagar	16	3 237 109	2 634 950
Diferimentos	17	1 088 344	1 225 309
Total do passivo corrente		8 697 045	8 585 359
Total do passivo		11 992 911	12 179 259
Total do capital próprio e do passivo		2 628 559	3 694 696

O Diretor Financeiro



O Conselho de Administração



TACV - Transportes Aéreos de Cabo Verde
 Sede: Praia - Cabo Verde
 NIF: 200121103

DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS POR NATUREZAS
PERÍODO COMPREENDIDO ENTRE 1 DE JANEIRO DE 2016 E 31 DE DEZEMBRO DE 2016
E 1 DE JANEIRO DE 2015 E 31 DE DEZEMBRO DE 2015
 (Valores expressos em milhares de Escudos - mESC)

RÚBRICAS	Notas	Período	
		2016	2015
		Valores	Valores
Vendas e Prestação de serviços	18	4 661 641	5 041 892
Gasto com mercadorias vendidas e matérias consumidas	19	(123 233)	(121 355)
Resultado operacional bruto		4 538 408	4 920 537
Fornecimentos e serviços externos	20	(6 528 883)	(7 772 228)
Valor acrescentado bruto		(1 990 474)	(2 851 691)
Gastos com o pessoal	21	(1 313 580)	(1 392 180)
Ajustamentos de inventários (perdas/reversões)	8	(98 942)	-
Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	6 & 9	(211 668)	(86 505)
Provisões (aumentos/reduções)	13	(13 884)	(282 878)
Outros rendimentos e ganhos	22	2 094 264	2 502 620
Outros gastos e perdas	23	(278 600)	(473 222)
Resultado antes de depreciações, amortizações, perdas/ganhos de financiamento e impostos		(1 812 884)	(2 583 854)
Gastos/Reversões de depreciação e de amortização	24	(92 433)	(116 664)
Perdas/reversões por Imparidade de activos depreciáveis/amortizáveis	3	(66 000)	-
Resultado operacional (antes de perdas/ganhos de financiamento e impostos)		(1 971 316)	(2 700 518)
Juros e ganhos similares obtidos	25	104 480	105 793
Juros e perdas similares suportados	26	(444 801)	(842 802)
Resultado antes de Impostos		(2 311 636)	(3 437 527)
Imposto sobre o rendimento do período	27	-	-
Resultado líquido do período		(2 311 636)	(3 437 527)
Resultado líquido do período atribuível a:			
Detentores do capital da empresa-mãe		(2 311 636)	(3 437 527)
Resultado por acção básico (Escudo)	28	(2 312)	(3 438)

O Director Financeiro

O Conselho de Administração






**DEMONSTRAÇÃO DE ALTERAÇÕES NO CAPITAL PRÓPRIO
PERÍODO COMPREENDIDO ENTRE 1 DE JANEIRO DE 2016 E 31 DE DEZEMBRO DE 2016
E 1 DE JANEIRO DE 2015 E 31 DE DEZEMBRO DE 2015**

(Valores expressos em milhares de escudos - mESC)

DESCRIÇÃO	Notas	Capital próprio atribuído aos detentores do capital							Total
		Capital realizado	Outros instrumentos de capital próprio	Reservas Legais	Outras reservas	Excedentes de revalorização	Resultados Transfidos	Resultado líquido do período	
POSIÇÕES NO INÍCIO DO PERÍODO 2015	1	1 000 000	1 145 369	16 099	660 930	117 020	(11 065 198)	1 516 129	(6 609 650)
GASTOS RECONHECIDOS NO PERÍODO									
Resultado líquido do período		-	-	-	-	-	-	(3 437 527)	(3 437 527)
Alterações nas políticas contabilísticas e as correções de erros		-	-	-	-	-	-	-	-
Realização do excedente de revalorização de activos fixos tangíveis e intangíveis		-	-	-	-	(117 020)	117 020	-	-
RESULTADO EXTENSIVO	2	-	-	-	-	(117 020)	117 020	(3 437 527)	(3 437 527)
OPERAÇÕES COM DETENTORES DE CAPITAL NO PERÍODO	3								
Outras operações com detentores de capital		-	1 562 615	-	-	-	-	-	1 562 615
OUTRAS OPERAÇÕES	4								
Aplicação de resultados do exercício anterior		-	-	75 806	-	-	1 440 323	(1 516 129)	-
Realização do excedente de revalorização de activos fixos tangíveis e intangíveis		-	-	-	-	-	1 440 323	(1 516 129)	-
POSIÇÕES NO FIM DO PERÍODO 2015	1+2+3+4	1 000 000	2 707 984	91 905	660 930	-	(9 507 855)	(3 437 527)	(8 484 563)
POSIÇÕES NO INÍCIO DO PERÍODO 2016	1	1 000 000	2 707 984	91 905	660 930	-	(9 507 855)	(3 437 527)	(8 484 563)
GASTOS RECONHECIDOS NO PERÍODO									
Resultado líquido do período		-	-	-	-	-	-	(2 311 636)	(2 311 636)
Alterações nas políticas contabilísticas e as correções de erros		-	-	-	-	-	99 002	-	99 002
Realização do excedente de revalorização de activos fixos tangíveis e intangíveis		-	-	-	-	-	-	-	-
RESULTADO EXTENSIVO	2	-	-	-	-	-	99 002	(2 311 636)	(2 212 634)
OPERAÇÕES COM DETENTORES DE CAPITAL NO PERÍODO	3								
Outras operações com detentores de capital		-	1 332 845	-	-	-	-	-	1 332 845
OUTRAS OPERAÇÕES	4								
Aplicação de resultados do exercício anterior		-	-	-	-	-	(3 437 527)	3 437 527	-
Realização do excedente de revalorização de activos fixos tangíveis e intangíveis		-	-	-	-	-	-	-	-
POSIÇÕES NO FIM DO PERÍODO 2016	1+2+3+4	1 000 000	4 040 829	91 905	660 930	-	(12 846 380)	(2 311 636)	(9 364 352)

O Diretor Financeiro

O Conselho de Administração

TACV - Transportes Aéreos de Cabo Verde
Sede: Praia - Cabo Verde
NIF: 200121103

DEMONSTRAÇÃO DE FLUXO DE CAIXA
PERÍODO COMPREENDIDO ENTRE 1 DE JANEIRO DE 2016 E 31 DE DEZEMBRO DE 2016
E 1 DE JANEIRO DE 2015 E 31 DE DEZEMBRO DE 2015
(Valores expressos em milhares de Escudos - mESC)

RÚBRICAS	Data de referência		
		31-Dec-16	31-Dec-15
	notas	Valores	Valores
Método Directo			
Fluxos de caixa das actividades operacionais			
Recebimentos de clientes		6 473 556	6 676 961
Pagamentos a fornecedores		(5 303 917)	(7 310 869)
Pagamento ao pessoal		(928 178)	(998 093)
Caixa gerada pelas operações		241 461	(1 632 001)
Pagamento/recebimento do imposto sobre o rendimento		(3 334)	(5 874)
Outros recebimentos/pagamentos		(497 714)	(480 472)
Fluxos de caixa das actividades operacionais (1)		(259 587)	(2 118 348)
Fluxos de caixa das actividades de investimento			
Pagamentos respeitantes a:			
Activos fixos tangíveis		(152 863)	(27 205)
Activos intangíveis		0	(27 140)
Investimentos financeiros		0	0
Outros activos		0	0
Recebimentos provenientes de:			
Activos fixos tangíveis		6 418	8
Activos intangíveis		0	0
Investimentos financeiros		2 662	63
Outros activos		0	0
Subsídios ao investimentos		0	0
Juros e rendimentos similares		0	0
Dividendos		0	0
Fluxo de caixa das actividades de investimento (2)		(143 783)	(54 274)
Fluxos de caixa das actividades de financiamento			
Recebimentos provenientes de:			
Financiamentos obtidos		805 173	4 895 031
Realizações de capital e de outros instrumentos de capital próprio		0	0
Cobertura de prejuízos		0	0
Doações		0	0
Outras operações de financiamento		0	0
Pagamentos respeitantes a:			
Financiamentos obtidos		(166 642)	(2 671 807)
Juros e gastos similares		(204 637)	(127 912)
Total do capital próprio (antes de interesses minoritários)			
Interesses minoritários		0	0
Dividendos		0	0
Reduções de capital e de outros instrumentos de capital próprio		0	0
Outras operações de financiamento		0	0
Fluxos de caixa das actividades de financiamento (3)		433 894	2 095 312
Variação de caixa e seus equivalentes (1+2+3)		30 524	(77 309)
Efeito das diferenças de câmbio		-230	
Caixa e seus equivalentes no início do período		86 218	163 527
Caixa e seus equivalentes no fim do período		116 512	86 218

O Diretor Financeiro



O Conselho de Administração



EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS DE CABO VERDE, S.A. - TACV, S.A.

NOTAS EXPLICATIVAS SOBRE AS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2016 E 2015

(Valores expressos em milhares de Escudos - mESC)

INTRODUÇÃO

A Empresa de Transportes Aéreos de Cabo Verde, S.A. - TACV, S.A. (adiante designada por TACV ou Sociedade), resulta da transformação da Empresa Pública dos Transportes Aéreos de Cabo Verde - TACV, E.P., criada pelo Decreto-Lei nº 131/81, de 21 de Novembro, em sociedade anónima de responsabilidade limitada, nos termos do Decreto-Lei nº 21/2000, de 15 de Maio, diploma que igualmente estabeleceu os seus actuais Estatutos. O capital estatutário da Sociedade é integralmente detido pelo Estado de Cabo Verde.

O objecto principal dos TACV consiste na exploração dos serviços públicos de transporte aéreo de passageiros, carga e correio, bem como na prestação de serviços e na realização de operações comerciais, industriais e financeiras relacionadas directa e indirectamente com a referida exploração e, ainda, no exercício de outras actividades conexas ou complementares do seu objecto principal. A Sociedade é signatária de um acordo multilateral com a IATA - International Air Transport Association.

A Sociedade dispõe atualmente (janeiro de 2018) de uma frota de apenas uma aeronave Boeing 757 – AQ8 em regime de locação operacional.

0. Referencial contabilístico de preparação das demonstrações financeiras

As demonstrações financeiras foram preparadas de acordo com o Sistema de Normalização Contabilística e de Relato Financeiro (SNCRF), aprovado pelo Decreto-Lei nº5/2008, de 4 de Fevereiro, o qual entrou em vigor em 1 de Janeiro de 2009.

Conforme referido nas notas 1.18 (iv) e 11, a Sociedade apresenta fundo de maneo e capital próprio negativos. Apesar disto, apresentou as suas demonstrações financeiras com base no princípio da continuidade por se considerar que o accionista Estado, que no passado apoiou, continuará a apoiar a Sociedade a solver os seus compromissos, apoio esse expresso formalmente através de carta conforto datada de 19 de Julho de 2017.

A fim de facilitar a sua leitura, os valores apresentados no presente Anexo encontram-se expressos em milhares de Escudos (mESC).

1. Resumo das principais políticas contabilísticas adoptadas

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

1.1 Activos fixos tangíveis e depreciações

O activo fixo tangível é valorizado pelo respectivo custo de aquisição, o qual inclui o preço da factura do fornecedor acrescido de despesas de compra e instalação, líquido das respectivas depreciações acumuladas e, caso houver, de perdas por imparidade (ver Notas 1.5 e 3), tendo-se verificado as seguintes derrogações a este princípio:

4

- ° Dois edifícios urbanos em Santiago e um edifício urbano em S. Nicolau foram, com referência a 1 de Janeiro de 2004, reavaliados para os respectivos valores de mercado, determinados por entidades independentes, ao abrigo do Despacho nº 667/GMFP/2004, de 29 de Setembro, do então Ministério das Finanças e Planeamento.
- ° Os restantes bens do activo fixo tangível, adquiridos até 31 de Dezembro de 1992 encontram-se reavaliados com base (i) no disposto no Decreto-Lei nº 1/84, por aplicação ao custo dos respectivos coeficientes de correcção monetária e (ii) em critérios de avaliação técnica directa, estimada com base no estado actual de uso e conservação e no respectivo período de vida útil remanescente, relativamente aos bens cujo custo histórico era desconhecido.
- ° As reavaliações acima referidas são equivalentes ao justo valor nessa data pelo que foram assumidas como custo considerado para efeitos do novo normativo. Assim, não foi efectuado qualquer ajustamento na transição daí resultante, assumindo a Sociedade a valorização destes activos pelo custo após este período.

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

As depreciações são calculadas segundo o método das quotas constantes. As taxas anuais aplicadas aos bens de maior significado são as seguintes:

Edifícios e outras construções	2% a 4%
Equipamento básico (de voo):	
Avião ATR – 42/500	8,33%
Motores de reserva e sobressalentes	8,33%
Equipamento de transporte	12.5% a 20%
Equipamento administrativo	8,33% a 25%
Outros activos fixos tangíveis	10% a 20%

Os terrenos e o activo fixo tangível em curso não são objecto de reintegração.

1.2 Activo fixo tangível em regime de locação

Os activos fixos tangíveis adquiridos em regime de locação operacional - parte significativa dos riscos e benefícios da propriedade é detida pelo locador - e respectivas responsabilidades não são registados no balanço. Os pagamentos efectuados são registados na demonstração dos resultados pelo método das quotas constantes durante o período da locação.

Havendo, os activos fixos tangíveis adquiridos mediante contratos de locação financeira, bem como as correspondentes responsabilidades perante o fornecedor, são registados no balanço. A componente de renda anual respeitante à amortização do capital é deduzida ao valor da dívida originalmente registada e a parcela respeitante a juros é imputada à demonstração dos resultados. A depreciação do activo, calculada conforme descrito em 1.1 acima, é igualmente registada como custos na demonstração dos resultados do período a que respeita.

1.3 Propriedade de investimento

Compreendem edifícios em arrendamento e encontram-se valorizados ao custo de aquisição. Por se considerar imaterial o efeito da avaliação não se procedeu à determinação do justo valor.

As depreciações são calculadas sobre os valores de aquisição, pelo método das quotas constantes, com imputação duodecimal. A taxa utilizada foi de 4%.

1.4 Activos fixos intangíveis e amortizações

Dizem respeito à certificação de qualidade para voos para os EUA (ETOPS) e programas de computador. São amortizados pelo método das quotas constantes, em base duodecimal, ao longo de um período de dez anos.

1.5 Imparidade de activos

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

1.6 Inventários e ajustamentos

A Sociedade adopta o sistema de inventário intermitente.

Os inventários são valorizados ao custo de aquisição, o qual inclui o valor da factura do fornecedor acrescido das despesas adicionais de compra, sendo o custeio dos consumos determinado segundo o método do custo médio ponderado.

Perdas de valor em inventários são calculadas com base em critérios de avaliação técnico-comercial.

1.7 Contas a receber de Clientes e Outros devedores e imparidade

Os saldos de clientes e devedores são reconhecidos inicialmente pelo seu valor nominal (histórico) ou, caso aplicável, pelo valor descontado, deduzido de qualquer perda por imparidade (ver Notas 6 e 9).

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

1.8 Empréstimos Obtidos

Os empréstimos obtidos são reconhecidos inicialmente ao seu valor nominal ou justo valor, quando diferente, deduzido dos respectivos custos de transacção, quando incorridos, os quais são considerados como uma parcela dos juros suportados em cada período. Os encargos financeiros são calculados de acordo com a taxa de juro efectiva e contabilizados na rubrica de Resultados financeiros da demonstração de resultados, de acordo com o princípio da especialização dos períodos, conforme política definida na Nota 1.19.

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

1.9 Caixa e equivalentes de caixa

Os montantes incluídos na rubrica de caixa e equivalentes de caixa correspondem aos valores de caixa, depósitos bancários e outros investimentos, vencíveis a menos de três meses, e que possam ser imediatamente mobilizáveis com risco insignificante de alteração de valor. Para efeitos da demonstração dos fluxos de caixa, a rubrica de caixa e equivalentes de caixa compreende também os descobertos bancários apresentados no balanço na rubrica de Financiamentos obtidos.

1.10 Benefícios aos empregados

De acordo com a legislação Caboverdiana vigente, os trabalhadores têm anualmente direito a um mês de férias remuneradas, gasto este que representa um direito adquirido pelo serviço prestado no ano civil anterior ao do seu pagamento. Esta responsabilidade encontra-se apresentada em balanço na rubrica de Outras contas a pagar (ver Nota 16).

Os trabalhadores da Sociedade encontram-se integralmente abrangidos pelo sistema oficial de previdência social, patrocinado pelo Instituto Nacional de Previdência Social, não assumindo a Sociedade qualquer responsabilidade, presente ou futura, relacionada com o pagamento de pensões ou complementos de reforma, excepto no caso referido em 1.11 abaixo.

1.11 Pensões de reforma antecipada

A Sociedade assumiu a responsabilidade com os encargos resultantes da reforma antecipada atribuída a 22 trabalhadores em 2015 e 9 trabalhadores em 2016, a qual se encontra registada pelo seu valor descontado (ver Nota 13).

1.12 Conversão cambial – transacções e saldos

As transacções expressas em moeda estrangeira são convertidas e contabilizadas em Escudos ao câmbio oficial da data em que ocorrem, ou ao câmbio IATA (International Air Transport Association), tratando-se de transacções com companhias aéreas membros da Câmara de Compensação.

No final de cada exercício, os saldos devedores e credores expressos em moeda estrangeira são actualizados para Escudos pela aplicação da taxa de câmbio oficial vigente nessa data. As diferenças de câmbio realizadas no exercício, bem como as potenciais apuradas nos saldos

existentes na data do balanço por referência às paridades vigentes nessa data, integram a demonstração dos resultados, nas rubricas de Juros e ganhos similares obtidos e Juros e perdas similares suportados, se relacionadas com financiamentos obtidos e concedidos ou nas rubricas de Outros rendimentos e ganhos e Outros gastos e perdas, se referentes a activos financeiros.

1.13 Imposto único sobre o rendimento e impostos diferidos

Com a publicação da Lei nº 82/VIII/2015, de 7 de Janeiro, que aprovou o Código do Imposto sobre Rendimentos das Pessoas Colectivas, o rendimento tributável é determinado com base no resultado do exercício antes de impostos, eventualmente ajustado pelos custos e proveitos que, nos termos da referida lei, não devam ser considerados para efeitos fiscais, ao qual é aplicada uma taxa de 25,5%. Os prejuízos fiscais são reportáveis por um período de 7 anos após a sua ocorrência e suscetíveis de dedução a lucros fiscais gerados durante esse período, embora sujeitos a um máximo de dedução de 50% do resultado do respetivo exercício. Entretanto, até ao exercício de 2014 continuará a vigorar o Decreto-Lei nº1/96, de 15 de Janeiro, que havia aprovado o Regulamento do Imposto Único sobre o Rendimento, nos termos do qual os prejuízos fiscais são suscetíveis de dedução a lucros fiscais gerados durante um período de três anos após a sua ocorrência.

Os resultados fiscais podem ser revistos pela Administração Fiscal por um período de cinco anos, pelo que os resultados fiscais de 2012 a 2016 podem vir a ser corrigidos.

O imposto diferido é calculado, com base no método da responsabilidade de balanço, sobre as diferenças temporárias entre os valores contabilísticos dos activos e passivos e a respectiva base tributável.

A base tributável dos activos e passivos é determinada de forma a reflectir as consequências de tributação decorrentes da forma como a empresa espera, à data do balanço, recuperar ou liquidar a quantia escriturada dos seus activos e passivos.

Para a determinação do imposto diferido é utilizada a taxa em vigor à data de balanço, ou a taxa que esteja já aprovada para utilização futura. Os impostos diferidos activos são reconhecidos na medida em que seja provável que os lucros tributáveis futuros estarão disponíveis para utilização da diferença temporária. Os impostos diferidos activos são revistos anualmente e reduzidos sempre que deixe de ser provável que os mesmos possam ser utilizados.

Os impostos diferidos são classificados como Não corrente.

1.14 Provisões

São constituídas provisões no balanço sempre que a Sociedade identifica uma obrigação presente (legal ou construtiva) que resulta de acontecimentos passados e sempre que seja provável que uma diminuição, estimada com fiabilidade, de recursos incorporando benefícios económicos será necessária para liquidar a obrigação.

1.15 Reconhecimento do rédito de exploração aérea e respectivas comissões

O produto das vendas decorrentes do transporte de passageiros e carga é, no momento da venda, registado como um passivo na rubrica Diferimentos - "Documentos pendentes de voo" (ver Nota 17). Quando o transporte é efectivamente realizado ou a venda cancelada, o montante da venda é transferido para proveitos do exercício ou contas a pagar, consoante o transporte tenha sido efectuado (a) pela Sociedade ou a venda cancelada sem direito a reembolso ou (b) por outra transportadora aérea ou a venda cancelada com direito a reembolso, respectivamente. Os bilhetes emitidos por outras transportadoras aéreas, se utilizados nos voos da Sociedade, são reconhecidos como proveitos no momento da sua utilização.

As comissões concedidas aos agentes pela venda de bilhetes integram a demonstração de resultados do exercício em que são atribuídas, independentemente do momento em que o transporte é efectuado.

1.16 Reparações programadas em aeronaves

Os custos com as reparações programadas em aeronaves, quando os aparelhos completam o número de horas de voo que obriga à sua realização, são reconhecidos antecipadamente em função do número de horas de voo efectivamente realizadas, sendo reflectidos na demonstração dos resultados na rubrica de fornecimentos e serviços externos e em balanço na rubrica de Outras contas a pagar (ver Nota 16). Com a realização da reparação esta rubrica é regularizada por contrapartida de Fornecedores.

1.17 Classificação como corrente e não corrente

Os activos e passivos são classificados como correntes e não correntes tendo em conta o ciclo de exploração da Sociedade. Com base neste critério poderão ser incluídos no Activo Corrente montantes cuja realização não se espera que ocorra nos próximos 12 meses, nomeadamente no caso de Inventários. Sempre que isto se verifica é divulgado o valor em relação ao qual a expectativa de regularização é superior a 12 meses.

1.18 Gestão de riscos financeiros

(i) Risco cambial

A exposição cambial da Sociedade é resultado, a nível da receita, da dispersão geográfica das suas vendas de bilhetes e carga em mercados europeus fora da zona euro, no Brasil e nos Estados Unidos da América e ainda nos países da UEMOA – União Monetária da África Ocidental, representando estas vendas cerca de 15,51% do total. A nível de custos, regista-se uma exposição significativa ao dólar, em termos de aquisição de combustíveis e bens, do leasing operacional dos aviões, das reparações dos aviões e peças de reposição e do financiamento obtido denominado em dólares.

(ii) Risco da taxa de juro

Os empréstimos vencem juros a taxas variáveis, encontrando-se por isso a Sociedade sujeita ao risco da variação da taxa de juro. Não são contratados instrumentos de fixação das taxas de juro.

(iii) Risco de crédito

O risco de crédito da Sociedade reside na possibilidade de incumprimento por parte de determinados clientes, designadamente entidades privadas e do sector público que beneficiam de vendas a crédito. Relativamente às agências de viagens nacionais e outros agentes de venda que não são membros da IATA (International Air Transport Association), o risco é mitigado pela existência de garantias bancárias. Os bilhetes vendidos através dos outros agentes de viagens e os bilhetes utilizados em voos da TACV são liquidados à Sociedade através de um sistema de compensação específico da indústria, coordenado pela IATA, facto que reduz o risco de crédito. De realçar que dada a natureza das transacções a nível da actividade de transporte aéreo, o montante de risco incorporado nos valores a receber de clientes é significativamente mitigado, existindo aliás um saldo significativo, de forma recorrente, relativo a adiantamentos de clientes referentes aos montantes pagos antes da concretização do voo.

(iv) Risco de liquidez

A informação relativa à liquidez em cada um dos anos, pode ser apresentada da seguinte forma:

	mESC	
	2016	2015
Activo corrente	1 566 575	2 197 534
Passivo corrente	7 577 852	7 356 526
Fluxo de caixa das actividades operacionais	N/D	(259 587)
	<u>(6 011 277)</u>	<u>(5 418 579)</u>

O activo corrente encontra-se deduzido dos Inventários, destinados ao consumo (ver Nota 8) e dos Adiantamentos a fornecedores e o passivo corrente dos Adiantamentos de clientes, dos Diferimentos e das Provisões.

Não se encontra disponível (n/d) informação sobre os fluxos de caixa das actividades operacionais para 2017, não sendo, expectável, contudo, que venha a superar os mESC 6 011 277.

Assim, a Sociedade apresenta uma insuficiência de liquidez para o próximo exercício. Não sendo expectável que em 2017 gere cash flow suficiente, a Sociedade conta fundamentalmente com o apoio do seu acionista único (o Estado) para fazer face às suas responsabilidades. As necessidades de financiamento apresentadas em 2015 foram supridas em 2016 com recurso principalmente (i) ao apoio do acionista Estado, (ii) a um empréstimo obrigacionista no valor nominal de mESC 450 000, com o aval do Estado e (iii) a um empréstimo contratado junto ao Banco Caboverdiano de Negócios, no montante de mESC 100 000.

1.19 Especialização de exercícios

A Sociedade observa, genericamente, o princípio contabilístico da especialização de exercícios em todas as rubricas significativas das suas demonstrações financeiras.

1.20 Estimativas e julgamentos

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

2 Fluxos de caixa

São considerados Caixa e Equivalentes os saldos de Caixa e Depósitos Bancários que estejam disponíveis para uso num prazo curto que não exceda os três meses. Adicionalmente consideram-se também Equivalentes de Caixa as aplicações Financeiras que estejam disponíveis para uso num prazo não superior a três 3 meses e em relação às quais a variação de justo valor não seja significativa.

3 Activos fixos tangíveis

Os movimentos ocorridos nos activos fixos tangíveis e respectivas depreciações resumem-se como segue:

	TERRENOS E RECURSOS NATURAIS	EDIFÍCIOS E OUTRAS CONSTRUÇÕES	EQUIPAMENTO BÁSICO	EQUIPAMENTO DE TRANSPORTE	EQUIPAMENTO ADMINISTRATIVO	OUTROS ACTIVOS FIXOS TANGÍVEIS	TOTAL GERAL
Posição em 1 de Janeiro de 2015							
Valor de aquisição ou reavaliado	21 421	350 624	2 536 737	76 393	585 186	135 669	3 706 030
Depreciação acumulada	-	(249 887)	(1 765 669)	(67 418)	(546 106)	(112 954)	(2 742 034)
Valor líquido	21 421	100 737	771 069	8 974	39 079	22 715	963 996
VARIAÇÕES EM 2015							
Valor líquido inicial	21 421	100 737	771 069	8 974	39 079	22 715	963 996
Aquisições	-	-	44 061	-	5 186	6 350	55 596
Correcções / Regularizações	-	(81)	-	-	2	-	(79)
Alienações / Abates - valor de aquisição ou reavaliado	-	-	(1 134 685)	(51)	(556)	-	(1 135 292)
Alienações / Abates - depreciação acumulada	-	-	700 860	35	395	-	701 290
Depreciação do exercício (Nota 24)	-	(3 099)	(83 775)	(2 024)	(11 904)	(3 759)	(104 561)
Valor líquido	21 421	97 557	297 530	6 935	32 202	25 306	480 951
POSIÇÃO A 31 DE DEZEMBRO DE 2015							
Valor de aquisição ou reavaliado	21 421	350 624	1 446 113	76 342	589 815	142 019	2 626 334
Depreciação acumulada	-	(253 067)	(1 148 583)	(69 407)	(557 613)	(116 713)	(2 145 382)
Valor líquido	21 421	97 557	297 530	6 935	32 202	25 306	480 952
VARIAÇÕES EM 2016							
Valor líquido inicial	21 421	97 557	297 530	6 935	32 202	25 306	480 951
Aquisições	-	-	18 856	1 980	3 212	1 309	25 357
Transferência para Propriedades de Investimento	-	(27 895)	-	-	-	-	(27 895)
Correcções - depreciações acumuladas	-	(14 966)	-	-	-	-	(14 966)
Alienações / Abates - valor de aquisição ou reavaliado	-	-	(12 004)	(6 280)	(802)	(93)	(19 180)
Alienações / Abates - depreciação acumulada	-	-	10 000	6 280	802	93	17 176
Depreciação do exercício (Nota 24)	-	(6 111)	(57 443)	(1 982)	(9 530)	(4 355)	(79 421)
Imparidade do período	-	-	(66 000)	-	-	-	(66 000)
Valor líquido	21 421	48 584	190 940	6 933	25 884	22 260	316 023
POSIÇÃO A 31 DE DEZEMBRO DE 2016							
Valor de aquisição ou reavaliado	21 421	322 729	1 452 965	72 042	592 225	143 234	2 604 617
Depreciação acumulada	-	(274 145)	(1 196 025)	(65 109)	(566 340)	(120 975)	(2 222 594)
Imparidade acumulada	-	-	(66 000)	-	-	-	(66 000)
Valor líquido	21 421	48 584	190 940	6 933	25 884	22 260	316 023

Em 2016, as principais adições compreendem, essencialmente a aquisição de sobressalentes rotáveis para os aviões, no montante de mESC 17 634 (2015: mESC 40 493).

Em Março de 2015, procedeu-se à alienação de uma unidade ATR 42-500 por mESC 797 463, cujo valor líquido ascendia a mESC 432 343 (sendo mESC 1 131 713 de custo de aquisição e mESC 699 369 de depreciações acumuladas), pelo que foi apurada uma mais valia de mESC 365 119 (ver Nota 22).

O ATR 42-500, vendido à empresa Elix Assets 7 Limited, foi, em Março de 2015, objecto de contrato de locação operacional.

A transferência para Propriedades de investimento (ver Nota 4) refere-se a um espaço comercial, localizado em Chã de Areia, arrendado.

As Correções de depreciações acumuladas relacionam-se com edifícios e outras construções não depreciados, indevidamente, em exercícios anteriores (ver Nota 23).

Foram constituídas perdas por imparidade em 2016, no montante de mESC 66 000, para fazer face aos sobressalentes rotáveis dos aviões ATR 42-300 e Boeing 737 que já não fazem parte da frota da companhia à data do balanço.

A rubrica de equipamento básico, que inclui o equipamento de voo da Sociedade, decompõe-se como segue (em mESC):

	2016			2015			
	Custo de aquisição	Amortizações acumuladas	Imparidades acumuladas	Valor líquido líquido	Custo de aquisição	Amortizações acumuladas	Valor líquido líquido
Equipamento de voo de propriedade da Sociedade							
- Sobressalentes rotáveis	699 717	(529 940)	(66 000)	103 777	690 037	(481 599)	208 438
Máquinas, tractores e aparelhagem diversa	753 249	(666 086)	-	87 163	756 076	(666 984)	89 092
	<u>1 452 965</u>	<u>(1 196 025)</u>	<u>(66 000)</u>	<u>190 940</u>	<u>1 446 113</u>	<u>(1 148 583)</u>	<u>297 530</u>

À data do balanço, faziam parte da frota aérea da Sociedade (i) três aviões ATR 72-500 (CBT, CBU e CCC) sendo este último, em preparação para substituição de um dos dois primeiros e (ii) um avião Boeing 757 – 2Q8 (CBP), todos em regime de locação operacional. Entretanto, em Fevereiro de 2017 a Sociedade devolveu o primeiro ATR 72-500 – MSN 755 de matrícula D4-CBU. Em Junho de 2017 a Sociedade devolveu o segundo ATR 72-500 – MSN 747 de matrícula D4-CBT. Em Setembro de 2017, na sequência da decisão da Sociedade deixar de operar no mercado doméstico e regional, procedeu-se à devolução do último ATR que entrara em operações, em janeiro de 2017, com o objectivo de substituir um dos dois primeiros (ver Nota 34).

Os seguintes prédios se encontram hipotecados como garantia de empréstimos bancários (ver Nota 14):

<u>Localização</u>	<u>Custo de aquisição</u>	<u>Amortizações acumuladas</u>	<u>Valor líquido</u>
Av. Amílcar Cabral - Plateau - Praia	134 818	83 463	51 355
Rua Serpa Pinto - Plateau - Praia	78 972	72 129	6 842
Chã de Areia - Praia	31 699	3 593	28 106
Miraflores - Lisboa - Portugal	27 900	20 181	7 719
Av. Liberdade - Lisboa - Portugal	26 945	26 945	-
Av. 5 de julho - Mindelo	21 333	21 333	-
Ribeira Brava - S. Nicolau I	7 774	6 802	972
S. Filipe - Fogo	3 687	3 687	-
Ribeira Brava - S. Nicolau II	309	309	-
	<u>333 437</u>	<u>238 443</u>	<u>94 994</u>

4 Propriedades de investimento

Corresponde a um espaço comercial localizado em Chã de Areia em arrendamento (mESC 27 895), deduzido das depreciações acumuladas (mESC 1 268).

Encontram-se valorizados ao custo de aquisição. Devido ao facto de se considerar o seu efeito imaterial não foi determinado o justo valor deste activo.

5 Activos intangíveis

Os movimentos ocorridos nos activos intangíveis e respectivas amortizações resumem-se como segue:

	PROGRAMAS DE COMPUTADOR	OUTROS ACTIVOS INTANGÍVEIS	TOTAL
POSIÇÃO A 1 DE JANEIRO DE 2015			
Valor de aquisição ou reavaliado	88 008	126 650	214 657
Depreciação acumulada	(61 792)	(37 595)	(99 386)
Valor escriturado	26 216	89 055	115 271
VARIAÇÕES EM 2015			
Valor líquido inicial	26 216	89 055	115 271
Reclassificações	32 354	(32 354)	-
Regularizações	-	(50 509)	(50 509)
Amortizações do exercício (Nota 24)	(7 846)	(4 257)	(12 103)
Valor líquido	50 724	1 936	52 660
POSIÇÃO A 31 DE DEZEMBRO DE 2015			
Valor de aquisição ou reavaliado	120 362	43 787	164 149
Amortizações acumuladas	(69 638)	(41 851)	(111 489)
Valor escriturado	50 724	1 936	52 660
VARIAÇÕES EM 2016			
Valor líquido inicial	50 724	1 936	52 660
Aquisições	90	140	230
Amortizações do exercício (Nota 24)	(11 729)	(15)	(11 744)
Valor líquido	39 085	2 061	41 147
POSIÇÃO A 31 DE DEZEMBRO DE 2016			
Valor de aquisição ou reavaliado	120 452	43 850	164 301
Amortizações acumuladas	(81 367)	(41 788)	(123 155)
Valor escriturado	39 085	2 061	41 147

Os Outros ativos intangíveis incluem, essencialmente, licença para realização de voos para os Estados Unidos da América e sistemas integrados de gestão.

Em 2015, as regularizações, por contrapartida de resultados do exercício, relacionavam-se com a implementação de um Plano Director da Sociedade, cuja capitalização não foi considerada adequada.

6 Outras contas a receber

		mESC	
		2016	2015
Outros devedores			
Corrente			
Agências BSP	(i)	320 737	371 505
Despesas a imputar	(ii)	168 931	560 532
Caução IATA	(iii)	89 577	80 655
Agências Aviareps	(i)	87 042	73 141
A.R.C. - A.C. APL. CHECK LIST	(iv)	71 913	74 983
CASS - IATA Cargo Agents Portugal	(viii)	63 779	63 690
Agências de viagens	(v)	44 766	43 673
Capitol International - GSA CGO	(viii)	42 460	42 477
Halcyonair	(viii)	40 423	40 423
Novo Aeroporto da Praia	(vi)	31 652	31 652
Assotour - Agência de Viagem	(vii)	29 189	29 189
Entremares - Viagem e Turismo Lda	(viii)	28 905	28 905
Interprise- Fortaleza CGO	(viii)	28 651	19 914
SPDH - Serv.Portug. de Handling	(viii)	22 172	22 172
LAM - Linhas Aéreas Moçambicanas	(viii)	17 666	17 666
NDC- Galileo		13 691	21 117
Air Consult	(viii)	12 733	12 733
Clínica Odonto Estomatologica	(viii)	11 275	11 275
Magellan Group	(viii)	10 783	10 783
Bulgarian Carter Company		6 091	36 498
Thomsonfly Ltd	(viii)	5 896	5 896
Outros		222 360	178 009
		<u>1 370 692</u>	<u>1 776 888</u>
Perdas por imparidade acumuladas	(viii)	<u>(864 367)</u>	<u>(726 848)</u>
	(A)	<u>506 325</u>	<u>1 050 039</u>
Não corrente			
AerCap - Aviation Solutions	(B) (ix)	<u>38 116</u>	<u>236 050</u>
Fornecedores - corrente		<u>180 409</u>	<u>160 727</u>
Perdas por imparidade acumuladas	(viii)	<u>(103 146)</u>	<u>(88 647)</u>
	(C)	<u>77 263</u>	<u>72 080</u>
Fornecedores conta caução			
Corrente	(D)	<u>207</u>	<u>155</u>
Não Corrente	(E)	<u>173 814</u>	<u>216 265</u>
Saldo total de Outras contas a receber			
Corrente	(A) + (C) + (D)	<u>583 795</u>	<u>1 122 274</u>
Não corrente	(B) + (E)	<u>211 929</u>	<u>452 315</u>

(i) Agências BSP e Aviareps

Estas duas entidades são redes internacionais de agências de viagens que operam em diversos países. Apresentam um saldo total de mESC 407 778, dos quais mESC 364 152 são considerados em imparidade e integram o saldo de Perdas por imparidades acumuladas referido em (viii) abaixo.

(ii) Despesas a imputar

O saldo desta rubrica relaciona-se essencialmente com facturas referentes a reparações de componentes de aviões efectuadas em 2016 mas cujo serviço foi concluído em 2017.

(iii) Caução IATA

Caução constituída junto da câmara de compensação da IATA, para fazer face a eventuais incumprimentos da Sociedade perante esta entidade.

(iv) A.R.C. - A.C. APL. CHECK LIST

Esta entidade é uma rede de agências de viagens que operam nos Estados Unidos da América.

(v) Agências de viagens

Pela sua natureza, os saldos das Agências devem ser nulos à data do balanço. Os saldos em 31 de Dezembro de 2016 encontram-se, portanto, pendentes de regularização, a acontecer uma vez concluída a conferência dos valores constantes das folhas de vendas das Agências (de terceiros e da própria Sociedade) com os valores registados na aplicação informática e na contabilidade. Em consequência, foram considerados em imparidade e integram o saldo de Perdas por imparidades acumuladas referido em (viii) abaixo.

(vi) Novo Aeroporto da Praia

O saldo desta rubrica representa o custo de obras efectuadas pela Sociedade no Novo Aeroporto da Praia, a imputar à ASA, na qualidade de proprietária do aeroporto, na sequência das negociações em curso entre as duas entidades e o Estado de Cabo Verde.

(vii) Assotour - Agência de Viagem

Este saldo não regista quaisquer movimentos há vários anos, encontrando-se, por isso, incluído na imparidade.

(viii) Perdas por imparidade acumuladas

A Sociedade adopta o critério de reconhecer em imparidade 100% dos saldos a receber de devedores vencidos há mais de 12 meses e procede à análise casuística de alguns saldos, tendo em conta a sua natureza. Em 2016 foi registado um reforço de perdas por imparidades no valor de mESC 137 519 (2015: mESC 21 294). Os saldos das entidades identificadas em (vii) e (viii) do quadro acima encontram-se em imparidade, parcial ou totalmente.

O saldo da rubrica de Perdas por imparidade relaciona-se com as seguintes entidades:

	mESC	
	2016	2015
Agências BSP e Aviareps	364 152	330 757
Agências de viagens	44 766	44 416
Outros devedores	455 450	351 675
Fornecedores (saldos devedores)	103 146	88 648
	967 513	815 496

(ix) AerCap – Aviation Solutions

O saldo desta rubrica corresponde ao contravalor descontado de cerca de 600 milhares de dólares dos Estados Unidos entregue pela Sociedade a esta entidade a título de caução - "Security deposits" - referente ao "Aircraft Lease Agreement" de um avião Boeing 757 (Emigranti) assinado em 2014, o qual será, no final do contrato, devolvido aos TACV. Não sendo remunerado, procedeu-se à actualização do valor da caução por referência à taxa de juro média dos financiamentos da Sociedade (6,67%), tendo o mesmo sido reduzido em USD 295 673, equivalentes a mESC 31 159 (ver Nota 23). A respectiva actualização é anualmente registada como ganhos financeiros, tendo o montante ascendido a mESC 3 655 e mESC 14 750 para os exercícios de 2015 e 2016, respectivamente (ver Nota 22 e 25). O saldo da rubrica sofreu igualmente uma variação de cerca de mESC 8 743 relacionada com a respetiva atualização cambial efetuada no final do exercício.

Em 2015, o saldo compreendia ainda (i) mESC 97 056 referentes à caução do avião Boeing 737-800 "Praia", devolvido à locadora em 2014, entretanto regularizada apenas no exercício de 2016 e (ii) mESC 96 868 relativos à caução do avião Boeing 737-800 "Mindelo" arretado em Fevereiro de 2016, tendo a locadora retido a respetiva caução para fazer face aos custos com a manutenção da aeronave. Este montante e as regularizações de provisões para reparações do mesmo avião, no montante de mESC 172 074 (ver Nota 16 (vi)) originou um ganho no valor de mESC 75 206 (ver Nota 23).

7 Outros activos financeiros

O saldo desta rubrica corresponde aos seguintes depósitos a prazo que se encontram cativos a favor de fornecedores diversos:

	mESC	
	2016	2015
Depósitos a prazo		
◦ Caixa Económica de Cabo Verde	14 066	11 801
◦ Millenium BCP	47 567	51 437
◦ Outros bancos	4 566	120
	<u>66 200</u>	<u>63 358</u>

Vencem juros à taxa anual de 2,4 a 4 %.

8 Inventários

	mESC	
	2016	2015
Material de Consumo para aviões		
ATR's 42 & 72	231 059	220 617
Boeings	192 798	163 889
Diversos	40 838	33 591
	<u>464 695</u>	<u>418 097</u>
Material de catering	36 164	40 386
Material de consumo de economato	19 194	20 669
Outros	7 713	8 291
	<u>63 071</u>	<u>69 346</u>
Materiais em trânsito	13 292	11 449
	<u>541 058</u>	<u>498 893</u>
Perdas por imparidade acumuladas	(126 211)	(27 269)
	<u>414 847</u>	<u>471 624</u>

Os materiais em trânsito compreendem materiais de consumo para aviões.

As perdas por imparidade em inventários foram, em 2016, reforçadas em mESC 98 942 para fazer face aos materiais de consumo dos aviões, ATR 42-300 e Boeing 737, uma vez que as mesmas já não fazem parte da frota da companhia à data do balanço.

9 Clientes

	mESC	
	2016	2015
Clientes conta corrente		
INPS	293 018	226 966
Cabo Verde Time	80 127	80 127
Gambia International Airways	72 764	72 764
ASA	42 033	14 536
Alfa Comunicações Lda	36 738	36 738
Cabo Verde Handling	23 882	12 989
Guarda Costeira	18 382	68 740
RTC - Rádio Televisão de Cabo Verde	18 057	20 904
Nasair	17 495	17 495
Airport Enhancement & Finance	12 364	12 364
Orbitur-Viagens e Turismo	12 006	7 415
Instituto do Emprego	11 890	11 890
Euroatlantic Airways	11 195	28 675
Cabo Verde Express	10 386	9 406
Agência Mudialtours	8 296	8 296
Agencia de Aviação Civil	8 135	15 328
Agência Girassol	5 461	3 394
Cabo Verde Telecom	4 977	4 880
Correios de Cabo Verde	4 745	3 189
Air Zimbabwe, Corp.	2 871	6 673
Agencia de Viagens de Cabo Verde	2 176	2 826
Novatur Agencia de Viagens	1 718	2 035
ESDIME	1 002	9 591
Iata Montreal	558	1 078
IATA Geneva	100	886
Outros, inferiores a mESC 10 000	312 742	364 895
	1 013 116	1 044 078
Perdas por imparidade acumuladas	(498 795)	(439 145)
	514 320	604 933

A Sociedade adota o critério de reconhecer em imparidade 100% dos saldos de clientes vencidos há mais de 12 meses. As Perdas por imparidade acumuladas em saldos de clientes foram, em 2016, reforçadas em mESC 59 650 (2015: mESC 65 210).

10 Estado e outros entes públicos

	mESC	
	2016	2015
Saldos devedores		
IVA - Imposto sobre o Valor Acrescentado	261 691	257 956
Outros impostos	9 958	10 350
	<u>271 649</u>	<u>268 307</u>
Saldos credores		
Imposto Único sobre Rendimentos	905 995	778 432
INPS - Previdência Social	835 837	648 427
Imposto de selo	173 299	173 299
Outros	914	914
	<u>1 916 045</u>	<u>1 601 072</u>

Os saldos credores do Imposto Único sobre Rendimentos, do INPS e do Imposto de selo incluem cerca de mESC 896 327, mESC 818 580 e mESC 173 299, respectivamente, em mora à data do balanço.

A Sociedade espera compensar o valor do IVA a receber com os saldos credores evidenciados acima.

11 Caixa e depósitos bancários

	mESC	
	2016	2015
Caixa	14 049	12 538
Depósitos à ordem		
Bancos nacionais		
◦ Caixa Económica de Cabo Verde	36 623	37 051
◦ Banco Angolano de Investimentos	14 308	3 994
◦ Banco Comercial do Atlântico	5 116	4 450
◦ Banco Interatlântico	1 356	3 998
◦ Outros	4 535	1 715
	61 938	51 208
Bancos estrangeiros		
◦ S.G.B.S	30 466	25 809
◦ Fleet Bank	3 090	2 420
◦ ABN	2 917	5 466
◦ Banco da Africa Ocidental	1 970	3 753
◦ Millenium BCP	533	1 399
◦ ITAU	-	2 479
◦ BNP	-	4 104
◦ Outros	911	2 492
	39 886	47 922
◦ Transferência entre bancos	44 773	44 773
Total Caixa e depósitos bancários	160 646	156 441

A diferença entre o saldo acima de mESC 160 646 e o saldo de mESC 116 512 conforme a demonstração de fluxos de caixa, no valor de mESC 44 134, corresponde a descobertos bancários contratados registados na rubrica de Financiamentos (ver Nota 14).

Os Outros recebimentos/pagamentos da actividade operacional no valor de mESC 497 714 constantes da Demonstração de fluxos de caixa relacionam-se, essencialmente com pagamentos de (i) taxa de passageiros e outros impostos pagos no estrangeiro (cerca de mESC 162 500), (ii) taxas de serviços bancários (cerca de mESC 15 500), (iii) alojamento de tripulantes no estrangeiro (cerca de mESC 56 600), (iv) subsidio e deslocações e estadas (cerca de mESC 56 580) e diversos na ordem dos mESC 206 440.

12 Capital próprio

Os movimentos registados em 2016 e em 2015 nesta rubrica encontram-se evidenciados na Demonstração de Alterações no Capital Próprio.

Capital realizado

O capital da Sociedade em 31 de Dezembro de 2016 e 2015, integralmente realizado, ascende a mESC 1 000 000 e é detido pelo Estado Caboverdiano.

Outros instrumentos de capital próprio

Compreendem (i) mESC 1 145 369 de empréstimos concedidos pelo accionista Estado de Cabo Verde, em anos anteriores, (ii) mESC 1 518 509 resultantes da assunção pelo acionista Estado de Cabo Verde de dívidas da TACV para com a Empresa de Aeroportos e Segurança Aérea (ASA), no âmbito do protocolo de encontro de contas sectorial assinado em 2015 com o Estado, ASA e a Agência de Aviação Cível (AAC) e (iii) mESC 44 106 e mESC 1 332 845 referentes a pagamentos por conta da TACV efectuados pelo acionista Estado, em 2015 e 2016, respetivamente. O acionista Estado aprovou, em Assembleias Gerais, a conversão dos valores acima referidos em capital social, cuja escritura ainda não foi realizada, razão pela qual se encontram registados em Outros instrumentos de capital próprio.

Reservas

A Reserva legal é constituída através da afectação de 5% dos lucros líquidos, até totalizar pelo menos 20% do capital social. A reserva legal só pode ser utilizada para (i) cobrir a parte do prejuízo apurado no balanço do exercício que não possa ser coberto pela utilização de outras reservas, (ii) cobrir a parte dos prejuízos transitados do exercício que não possam ser cobertos pelo lucro do exercício nem pela utilização de outras reservas e (iii) incorporação no capital estatutário.

O saldo da rubrica de Outras Reservas inclui o seguinte:

		mESC	
		2016	2015
Reserva Geral	(i)	25 129	25 129
Reserva para fins sociais	(ii)	24 883	24 883
Reserva para Investimento	(iii)	242 760	242 760
Outras Reservas	(iv)	368 158	368 158
		660 930	660 930

- (i) A reserva geral é constituída pela parcela dos resultados líquidos positivos de cada exercício, na percentagem mínima de 10%, que lhe for atribuída. Pode ter a mesma utilização que a reserva legal acima descrita.
- (ii) A Reserva para fins sociais, constituída enquanto empresa pública, destina-se exclusivamente à prestação de benefícios sociais de utilização colectiva ou de serviços

colectivos aos trabalhadores. A dotação anual que lhe era destinada não poderia exceder 5% dos resultados líquidos do exercício respectivo.

- (iii) Constituem a Reserva para investimento (i) a parcela dos resultados apurados em cada exercício que lhe for anualmente destinada, e (ii) as verbas provenientes de dotações e doações com essa finalidade expressa, de que a Sociedade seja beneficiária. Se reinvestidas nos 3 anos seguintes ao da sua constituição, em instalações ou equipamentos novos, de interesse para o fomento da economia nacional, poderão ser deduzidos dos lucros tributáveis, mediante despacho favorável do Ministério das Finanças.
- (iv) As Outras reservas compreendem as transferências das reservas de reavaliação resultantes da reavaliação de activos fixos tangíveis efectuadas em anos anteriores, em virtude do valor escriturado destes activos terem sido assumidos como custo considerado na data de transição (ver Nota 1.1). Assim, estas reservas serão utilizadas exclusivamente em aumentos de capital ou cobertura de prejuízos que tenham sido acumulados até 31 de Dezembro do ano anterior ao da sua constituição, nos termos do Decreto nº 1/84.

Resultados transitados

Além dos mESC 3 437 527 resultantes da aplicação do resultado do exercício de 2015, a rubrica de Resultados transitados foi ainda creditada em mESC 99 002 respeitantes à regularização de atualização cambial efectuada incorretamente em anos anteriores.

Conforme evidenciado no Balanço, a Sociedade apresenta um Capital próprio negativo no valor de mESC 9 364 352 em 31 de Dezembro de 2016, sendo intenção do Conselho de Administração propor ao accionista na próxima Assembleia Geral a resolução desta situação.

13 Provisões

	mESC	
	2016	2015
Corrente		
Plano de Reforma Antecipada	28 301	21 978
Não Corrente		
Plano de Reforma Antecipada	58 147	49 949
Processos Judiciais e Riscos e Encargos Diversos	107 454	302 049
Retroativos das Anuidades	181 641	181 641
	347 242	533 639

A provisão para o Plano de Reforma Antecipada, representa o valor descontado dos encargos totais com a reforma antecipada acordada com 22 trabalhadores em 2015 e 9 trabalhadores em 2016, nos valores de mESC 71 927 e mESC 38 741, respetivamente. A taxa de desconto utilizada foi de 6,80% e 6,67%, correspondente à taxa média ponderada dos empréstimos da Sociedade em 2015 e 2016, respetivamente.

Os pagamentos futuros, incluindo os descontos anuais, são representados da seguinte forma:

Ano	mESC		
	Valor a pagar	Desconto	Valor descontado
2017	30 189	1 888	28 301
2018	23 174	2 807	20 366
2019	17 625	3 104	14 521
2020	10 454	2 380	8 075
2021 e seguintes	24 610	9 425	15 185
	106 052	19 604	86 448

Os movimentos registados na rubrica de provisões para Processos judiciais e riscos e encargos diversos são os seguintes:

	mESC		TOTAL
	Riscos e encargos diversos	Processos judiciais em curso	
POSIÇÃO A 31 DE DEZEMBRO DE 2015			
Saldo inicial	9 910	264 385	274 295
Reforço	-	28 714	28 714
Utilização	(960)	-	(960)
Valor escriturado	8 950	293 099	302 049
POSIÇÃO A 31 DE DEZEMBRO DE 2016			
Saldo inicial	8 950	293 099	302 049
Reforço	209	16 243	16 452
Utilização	-	(41 833)	(41 833)
Transferência	-	(152 124)	(152 124)
Provisões anuladas no exercício	-	(17 089)	(17 089)
Valor escriturado	9 159	98 296	107 455

Os movimentos registados na rubrica de provisão para processos judiciais estão relacionados, fundamentalmente, com os processos de foro laboral instaurados por empregados ou ex-empregados e compreendem (i) o reforço de mESC 16 452 (2015: mESC 28 714) para fazer face a novos processos de foro laboral instaurados por empregados, (ii) utilização de mESC 41 833 (2015: 960) referente a pagamentos efectuados, (iii) transferência de mESC 152 124 para Outras contas a pagar (ver Nota 16), na sequência da decisão do Supremo Tribunal de Justiça que condena a Sociedade a pagar à companhia espanhola LTE aquele montante por incumprimento do contrato de aluguer de uma aeronave, e (iii) anulação de mESC 17 089, relativamente à atualização de estimativa de valores a pagar, segundo opinião da assessoria jurídica da Sociedade, ambos relacionados, essencialmente, com processos com empregados e ex-empregados.

O saldo resultante representa a melhor estimativa possível dos encargos em que a Sociedade poderá eventualmente vir a incorrer a respeito de litígios em que é parte interveniente, em curso de tramitação à data do balanço, sendo (i) mESC 83 153 relacionados com processos instaurados por empregados ou ex-empregados e (iii) mESC 24 302 referentes a processos judiciais diversos, baseada nos pareceres da assessoria jurídica da Sociedade.

A provisão para Retroativos das Anuidades compreende o valor das anuidades devidas à totalidade dos colaboradores, na sequência de processos litigiosos movidos por alguns colaboradores.

14 Financiamentos obtidos

	2016			2015		
	Corrente	Não Corrente	Total	Corrente	Não Corrente	Total
Empréstimos bancários						
° Caixa Económica de Cabo Verde (A)						
Financiamento mESC 1 200 000	52 152	1 098 969	1 151 121	48 879	1 151 121	1 200 000
Financiamento mESC 244 512	9 823	226 309	236 132	8 382	236 132	244 514
Financiamento mESC 137 286	5 550	126 586	132 136	5 150	132 136	137 286
° Millennium BCP (B)						
Conta corrente caucionada	32 073	-	32 073	45 310	-	45 310
° Banco Caboverdeano de Negócios (C)						
Financiamento mESC 100 000	13 972	82 695	96 667	-	-	-
Empréstimo obrigacionista						
° Banco BAI (Série A) (D)	31 667	395 833	427 500	31 667	427 500	459 167
° INPS (Série B) (D)	-	475 000	475 000	-	475 000	475 000
° Banco BAI (Série C) (E)	-	140 000	140 000	-	-	-
° Banco BCN (Série C) (E)	-	200 000	200 000	-	-	-
° Garantia (Série C) (E)	-	60 000	60 000	-	-	-
° Impar (Série C) (E)	-	50 000	50 000	-	-	-
° Descobertos bancários	44 134	-	44 134	70 223	-	70 223
	<u>189 371</u>	<u>2 855 393</u>	<u>3 044 764</u>	<u>209 611</u>	<u>2 421 889</u>	<u>2 631 500</u>

Os financiamentos não correntes têm a seguinte maturidade:

	CECV	Obrigações	Total
2018 - 2019	180 718	157 324	338 041
2020 - 2021	207 236	211 731	418 967
Após 2021	1 146 605	951 779	2 098 384
	<u>1 534 560</u>	<u>1 320 833</u>	<u>2 855 393</u>

(A) Caixa Económica de Cabo Verde

Em Novembro de 2015, a Sociedade concluiu o processo de consolidação na Caixa Económica de Cabo Verde dos diversos financiamentos bancários que detinha até essa data em diversas instituições financeiras nacionais, o que permitiu a redução das taxas de juro e a extensão do prazo de amortização.

Em comum, os empréstimos são reembolsáveis em 180 prestações mensais, englobando capital e juros, e vencem juros com início em 14 de fevereiro de 2016. As outras condições dos empréstimos resumem-se como segue:

Financiamento mESC 1 200 000

Vence juros à taxa nominal de 6,5%, ajustável durante a vigência do contrato, e tem como garantia aval do Estado de Cabo Verde.

Financiamento mESC 244 512

Vence juros à taxa nominal de 11,5%, ajustável durante a vigência do contrato, sendo aplicado um desconto contratual de 4 pontos percentuais. Da aplicação do desconto não pode resultar uma taxa de juro inferior a 7,5%.

Como garantia, a Sociedade constituiu uma hipoteca unilateral com cláusula de efeito abrangente a favor da CECV, dos seguintes imóveis: (i) Prédio Urbano localizado na Av. Amílcar Cabral - Plateau; (ii) Prédio Urbano localizado na Rua Serpa Pinto - Plateau; (iii) Prédio Urbano localizado em Chã de Areia; (iv) Prédio Urbano localizado na Av. 5 de julho - Mindelo; (v) Prédio Urbano localizado em S. Filipe - Fogo; (vi) dois Prédios Urbano localizado em Ribeira Brava - S. Nicolau (ver Nota 3).

Financiamento mESC 137 286

Vence juros à taxa nominal de 11,5%, ajustável durante a vigência do contrato, sendo aplicado um desconto contratual de 4 pontos percentuais. Da aplicação do desconto não pode resultar uma taxa de juro inferior a 7,5%.

Como garantia, a Sociedade constituiu uma hipoteca unilateral com cláusula de efeito abrangente a favor da CECV, dos seguintes imóveis: (i) Prédio Urbano localizado na Av. da Liberdade, Lisboa, Portugal e (ii) Prédio Urbano localizado em Miraflores, Lisboa, Portugal.

(B) Millennium BCP – Conta corrente caucionada

Corresponde à parcela utilizada de um crédito, destinado ao financiamento de tesouraria, no montante máximo de 750 000 Euros, por um período de 1 ano, renovável por igual período. Vence juros mensalmente, à taxa anual de 14,97%

A Sociedade constituiu a favor do banco a domiciliação dos créditos IATA, tendo ainda sido subscrita uma carta conforto pelo Estado de Cabo Verde.

(C) Banco Caboverdiano de Negócios – Financiamento mESC 100 000

O saldo corresponde à parcela remanescente do empréstimo, contratado em 29 de Agosto de 2016, destinado ao financiamento de tesouraria. Vence juros à taxa nominal de 7,50% e é amortizado em 72 prestações sucessivas de capital e juros de valor indicativo igual a mESC 1 729, ao qual acresce Imposto de Selo sobre juros à taxa legal em vigor.

Para garantia do bom cumprimento de quaisquer obrigações ou responsabilidades emergentes do financiamento, o Estado de Cabo Verde prestou o necessário aval e a Sociedade subscreveu uma livrança em branco.

(D) Empréstimo obrigacionista – Séries A e B

Corresponde à parcela remanescente de um financiamento contratado em 25 Maio de 2015 através de uma Oferta Particular de Subscrição de obrigações, no montante de mESC 950 000.

Os principais termos e condições do empréstimo resumem-se como segue:

- (i) Divisão das obrigações em duas Séries, A e B, de mESC 475 000, subscritas pelo Banco BAI CV e pelo Instituto Nacional para a Previdência Social (INPS), respectivamente.
- (ii) Maturidade de quinze anos a contar da data de subscrição, com amortização em 30 prestações semestrais iguais de capital, no montante de mESC 15 833, vencendo-se a primeira em 22 de novembro de 2015 (série A).
- (iii) Maturidade de quinze anos a contar da data de subscrição, com amortização em 24 prestações semestrais iguais de capital, no montante de mESC 19 792, vencendo-se a primeira a partir do 6º cupão em 22 de novembro de 2018 (série B).
- (iv) Taxa de juro anual fixa de 5% ao ano, devidos semestral e postecipadamente.
- (v) Destinou-se a regularizar o financiamento contraído junto do BFI e as dívidas para com a IATA, casas reparadoras dos motores e outros credores.
- (vi) O empréstimo encontra-se garantido por aval do Estado e por consignação mensal das receitas provenientes da actividade operacional da Sociedade, correspondentes a 1/6 da prestação seguinte.

(E) Empréstimo obrigacionista – Série C

Corresponde à parcela remanescente de um financiamento contratado em 18 Outubro de 2016 através de uma Oferta Particular de Subscrição de obrigações, no montante de mESC 450 000, subscritas pelo Banco Caboverdiano de Negócios (mESC 200 000), Banco Angolano de Investimento CV (mESC 140 000), Garantia (mESC 60 000) e IMPAR (mESC 50 000).

Os principais termos e condições do empréstimo resumem-se como segue:

- (i) Maturidade de quinze anos a contar da data de subscrição, com amortização em 30 prestações semestrais iguais de capital, no montante de mESC 76 923, vencendo-se a primeira a partir do 5º cupão, em 18 de abril de 2019.
- (ii) Taxa de juro anual fixa de 6% ao ano, devidos semestral e postecipadamente.
- (iii) Destinou-se a reforçar a estrutura financeira da Sociedade.
- (iv) O empréstimo encontra-se garantido por aval do Estado no montante global da emissão e por livrança subscrita pela Sociedade a avalizada pelo Estado.

15 Fornecedores

	mESC	
	2016	2015
Fornecedores conta corrente		
Nacionais		
◦ ASA - Aeroportos e Segurança Aérea, S.A.	613 347	367 864
◦ ENACOL	313 177	326 614
◦ Vivo Energy	-	49 464
◦ Garantia	-	35 521
◦ IMPAR	6 715	34 316
◦ Cabo Verde Express	33 736	33 736
◦ Hotel Oasis Salinas Sea	6 727	21 001
◦ Hotel Praia Mar	22 294	14 600
◦ Hotel Belorizonte	77	7 801
◦ Outros	170 144	156 770
	<u>1 166 217</u>	<u>1 047 687</u>
Estrangeiros		
◦ Daimler Benz Aerospace	157 151	576 333
◦ AerCap - Aviation Solutions	137 548	419 095
◦ ITP - Industria de Turbo Propulsores	196 457	72 456
◦ Boeing	83 045	67 612
◦ INAC - Instituto Nacional Aviação Civil	51 669	66 619
◦ Eurocontrol	36 444	53 889
◦ ASECNA	81 303	45 806
◦ Aeroporto de Paris	16 014	28 931
◦ Sabena technics	21 781	26 745
◦ Newrest	10 983	24 245
◦ Lufthansa Technik	226	23 926
◦ World Fuel Services Europe Ltd	11 077	20 572
◦ VisionWare	18 414	19 694
◦ Intervistas	4 029	18 727
◦ Portway	14 590	18 252
◦ BP Portugal	19 672	17 346
◦ American General Supplies, Inc	15 551	13 576
◦ United Technologies Intern.	7 977	13 123
◦ AVIANET	10 428	12 746
◦ Zodiac Aviation Support, Inc.	-	11 540
◦ ANA Aeroportos de Portugal	-	10 747
◦ Barcelo Viagens	2 120	10 673
◦ Nav - Aeroporto Lisboa	4 830	10 267
◦ AVTRADE	2 771	8 393
◦ ATR - AERO INTERNATIONAL REGIONAL	736	3 397
◦ JEPPESEN	5 758	2 754
◦ Ads - Agence Nat. Aerop. Senegal	3 478	2 528
◦ Hydraulic Repair & Support	2 768	2 246
◦ Binter Canarias	85	405
◦ Outros	198 102	221 357
	<u>1 115 008</u>	<u>1 823 998</u>
	<u>2 281 225</u>	<u>2 871 685</u>
Fornecedores conta cauções		
◦ Corrente	9 055	9 055
◦ Não corrente	1 650	1 650
	<u>10 705</u>	<u>10 705</u>
Fornecedores, conta facturas em recepção e conferência	<u>(56 971)</u>	<u>6 157</u>
Fornecedores por acréscimo de gastos	<u>2 017</u>	<u>2 017</u>
Saldo total de Fornecedores		
Corrente	<u>2 235 326</u>	<u>2 888 914</u>
Não corrente	<u>1 650</u>	<u>1 650</u>

A dívida para com a ASA relaciona-se com taxas aeroportuárias, taxas de rota e aluguer de espaços. O saldo acumulado até 30 de Junho de 2015 foi assumido pelo Estado (ver Notas 12 e 16).

O saldo devido à Enacol relaciona-se fundamentalmente com o fornecimento de combustíveis para aviões.

A dívida para com a Daimler Benz Aerospace é referente aos serviços de reparação de motores de aeronaves. Em 2016, o Estado, enquanto acionista único, pagou, por conta da TACV, à Daimler Benz Aerospace, cerca de mESC 268 900, montante esse destinado a integrar o capital social da Sociedade (ver Nota 12).

A dívida para com a AerCap – Aviation Solutions relaciona-se com o contrato de leasing operacional do Boeing 757 que faz parte da frota da Sociedade, em dívida à data do balanço. A diminuição do saldo deve-se (i) ao pagamento pelo Tesouro do Estado de cerca de mESC 170 688 por conta dos TACV (ver Nota 12) e (ii) à consignação à locadora AerCap das receitas realizadas através do BSP no mercado português.

O saldo devedor de Fornecedores, conta faturas em recepção e conferência, cuja natureza é credora, encontra-se em fase de análise.

16 Outras contas a pagar

	mESC	
	2016	2015
Outros credores - Correntes		
Credores por pagamentos diferidos	(i) 597 444	256 398
Cabo Verde Handling	(ii) 517 767	281 362
Elix Assets 7 Limited	(iii) 331 206	261 674
Taxas de aeroporto - passageiros	178 672	106 453
Encargos com o pessoal - férias a pagar (ver Nota 1.10)	166 820	175 619
LTE - International Airways	(iv) 152 125	-
Instituto de Aeronáutica Civil	118 311	102 257
Direcção Geral do Tesouro	(v) 78 569	-
Reparações em aeronaves programadas	(vi) 70 340	160 329
Euroatlantic Airways	(vii) 68 364	275 413
Gambia International	51 869	51 869
White Airways	48 672	48 672
Taxas de aeroporto a pagar a outras companhias de aviação	30 372	30 372
Pagamentos à alfândega por conta de outras companhias	27 475	27 475
Zodiac Aviation Support, Inc.	23 266	23 266
Aeroporto de Paris	14 237	14 237
Mirair Cargo SI - Las Palmas	13 218	13 218
Travel Service	10 719	10 719
Clearing House	7 337	46 858
Agências e Delegações dos TACV	(viii) 5 986	-
AerCap - Indemnização	(ix) -	55 619
Outros, inferiores a mESC 10 000	271 056	277 701
	<u>2 783 825</u>	<u>2 219 511</u>
Outros credores - Não correntes		
Reparações em aeronaves programadas	(x) 91 582	636 721
	<u>91 582</u>	<u>636 721</u>
Clientes - saldos credores		
TAP Air Portugal	95 682	166 479
Aeroporto International Baise Diagne	60 241	-
LAM-Linhas Aereas Mocambique	37 935	31 446
IBERIA-Lineas Aereas De Espana	22 673	28 129
Air Senegal International	27 205	27 205
Amadeus Marketing, S.A.	28 169	16 560
Deutsche Lufthansa	21 421	15 317
Portugalia	11 807	11 807
TAM -Transportes Aéreos S.A.	7 387	11 588
Outros	140 763	106 908
	<u>453 284</u>	<u>415 439</u>
Saldo total de outras contas a pagar		
Corrente	<u>3 237 109</u>	<u>2 634 950</u>
Não corrente	<u>91 582</u>	<u>636 721</u>

(i) Credores por pagamentos diferidos

O saldo desta rubrica compreende, essencialmente:

- (a) mESC 132 356 relacionados, essencialmente, com a especialização de gastos cujas facturas foram recebidas em 2017, relacionados, essencialmente, com taxas aeroportuárias e do sistema de reservas referentes ao mês de Dezembro de 2016 e com especialização de juros de empréstimos obtidos. O saldo foi regularizado ao longo do exercício de 2017, com larga incidência nos primeiros meses do ano.
- (b) mESC 465 088 resultantes do *Debt Settlement and Reestructuring Agreement (DSRA)*. Em 2016, a Sociedade e a Elix Assets 7 Limited acordaram a substituição dos dois ATR 72-500 (CBT e CBU) por dois outros idênticos e a devolução do ATR 42-500 (CBV), tendo sido fixado em 7 513 080 USD o montante a pagar pela TACV a título de liquidação integral e final de todos os valores devidos e exigíveis no âmbito dos 3 contratos de leasing operacional. Àquele montante foram deduzidos 1 503 490 USD referentes às reservas de manutenção dos aviões a pagar à Elix e adicionados 130 000 USD relativos ao *ferry flight cost* dos dois ATR 72 -500, perfazendo um montante líquido a pagar de 6 139 590 USD, equivalentes a mESC 640 733. Não tendo sido faturado, este montante foi inicialmente diferido, tendo sido regularizado em mESC 175 645 correspondentes a duas faturas, entretanto, emitidas pela Elix em 2016.

A Sociedade havia constituído provisão para fazer face a grandes reparações dos 3 ATR no montante de mESC 678 298 (ver (vi) abaixo), entretanto anuladas na sequência do DSRA, tendo, desta forma, originado um ganho de mESC 51 131 (ver Nota 22). Os 130 000 USD referentes ao *ferry flight cost* (equivalentes a mESC 13 567) foram registados em Rendas e alugueres na rubrica Fornecimentos e serviços externos.

(ii) Cabo Verde Handling

O saldo desta rubrica compreende valores em dívida referentes a serviços de handling.

(iii) Elix Assets 7 Limited

O saldo relaciona-se com o contrato de leasing operacional dos três aviões ATR (CBT, CBU e CBV) e resulta de (a) mESC 261 674 transitados do exercício anterior, (b) mESC 175 645 faturados em 2016 no âmbito do *Debt Settlement and Reestructuring Agreement* (ver (i) acima), (c) mESC 25 168 de *restructuring fees* faturados pela locadora (d) mESC 373 334 de rendas de leasing faturadas em 2016, (e) mESC 223 063 de reservas de manutenção faturadas em 2016, (f) mESC 46 644 relativos às cauções faturadas para os dois novos aviões ATR (MSN 527 e 558) negociados no âmbito do *Debt Settlement and Reestructuring Agreement*, (g) mESC 4 377 relativos ao efeito da atualização cambial, líquidos de (h) mESC 105 352 relativos as cauções dos três aviões ATR (CBT, CBU e CBV), utilizados para pagamento de rendas em atraso e (i) mESC 673 349 referentes a pagamentos efectuados.

(iv) LTE – International Airways

Dívida resultante do incumprimento do contrato de aluguer de uma aeronave. O valor encontrava-se provisionado na sequência da acção judicial intentada pela LTE, cuja sentença foi desfavorável à Sociedade (ver Nota 13).

(v) Direcção Geral do Tesouro

O saldo desta rubrica corresponde a duas ordens de pagamento emitidas pelo Tesouro do Estado, enquanto acionista único, para liquidação de dívidas da TACV. Não se encontram acordadas as condições de reembolso deste saldo pela Sociedade.

(vi) Reparações em aeronaves programadas

Os movimentos registados na rubrica de provisões para reparações em aeronaves programadas são os seguintes:

	mESC	
	2016	2015
Posição no início do período	797 050	992 463
Movimentos no exercício:		
Reforços (a)	314 755	235 306
Utilizações (b)	(87 812)	(488 571)
Anulações (c)	(198 039)	(49 016)
Regularizações (d)	(698 502)	-
Atualização cambial	34 470	106 869
Posição no fim do período	161 921	797 050

- (a) Representam o reconhecimento dos custos com reparações já programadas, mas ainda não realizadas (ver Nota 20).
- (b) No decurso do exercício de 2016 foram concretizadas reparações desta natureza no montante de mESC 403 331 (2015: mESC 1 193 371), dos quais (a) mESC 87 812 (2015: mESC 488 571) haviam sido provisionados, (b) mESC 219 486 (2015: mESC 277 077) foram comparticipados pela AerCap no âmbito das rendas variáveis pagas e reconhecidas antecipadamente como custos e (c) os restantes mESC 96 033 (2015: mESC 276 934) resultaram de reparações efetuadas e que não se encontravam provisionadas (ver Notas 1.16 e 20). Em 2015, reparações concretizadas de mESC 150 789 foram reembolsadas pela seguradora e pelo fornecedor, devido a incêndio ocorrido num motor e defeito de fabrico.
- (c) Compreendem (i) mESC 172 074 referente à anulação do total da provisão constituída para o Boeing 737 (Mindelo), considerando que o mesmo foi arretado em Fevereiro e entregue à locadora AerCap em Março de 2016 (ver Nota 5 (ix)) e (ii) mESC 25 966 de anulação de excesso de provisões constituídas em exercícios anteriores.

- (d) Compreende, essencialmente, mCVE 678 298 referentes a provisões constituídas para os dois ATR 72-500 (CBT e CBU) e ATR 42-500 (CBV), cujas entregas antecipadas foram negociadas com a locadora Elix Assets 7 Limited, no âmbito do *Debt Settlement and Reestructuring Agreement* assinado entre as partes em Outubro de 2016 (ver ponto (iv) abaixo).

O valor classificado como corrente representa a estimativa das reparações a ocorrer em 2017.

(vii) Euroatlantic airways

O saldo desta rubrica compreende valores em dívida referentes a contratos de aluguer de aeronaves. O saldo encontra-se em mora à data do balanço.

(viii) Agência e delegações dos TACV

Pela sua natureza, os saldos das agências e delegações dos TACV devem ser nulos à data do balanço. Os saldos em 31 de Dezembro de 2016 encontram-se, portanto, pendentes de regularização, a acontecer uma vez concluída a conferência dos valores constantes das folhas de vendas das Agências (de terceiros e da própria Sociedade) com valores registados na aplicação informática e na contabilidade.

(ix) AerCap - Indemnização

Em 2015, o saldo representava o remanescente do valor descontado da indemnização a pagar à AerCap por perdas decorridas da desistência por parte da TACV, comunicada por carta datada de julho de 2011, de adquirir as aeronaves Boeing 767 e Airbus A320.

O valor da indemnização foi acordado entre as partes em 2 000 000 de dólares, devidos em 50 prestações mensais de 40 000 dólares cada, com início em Setembro de 2012. Não sendo remunerado, procedeu-se à actualização do valor da indemnização por referência à taxa de juro média dos financiamentos da Sociedade (5,8%), tendo o mesmo sido reduzido para 1 720 442 de dólares, equivalentes a mESC 146 167; a respectiva actualização foi anualmente registada como perdas financeiras, ascendendo o valor em 2016 a mESC 8 768 (2015: mESC 3 504).

17 Diferimentos passivos

O saldo desta rubrica corresponde ao produto das vendas de transporte de passageiros e cargas realizadas no exercício, cujo transporte efectivo não ocorreu até à data do balanço (ver Nota 1.15).

18 Vendas e Prestação de serviços

	mESC	
	2016	2015
Receitas de tráfego		
Passagens	4 043 514	4 473 578
Anulação de bilhetes não utilizados	318 081	215 201
Excesso de bagagem	136 537	154 607
Carga e correio	110 968	123 333
Aluguer de avião	-	1 650
	<u>4 609 100</u>	<u>4 968 370</u>
Serviços secundários		
Taxa de emissão de cartas de porte	35 697	36 437
Comissões de tráfego	8 987	30 925
Outros	7 857	6 161
	<u>52 541</u>	<u>73 522</u>
Total de Prestação de serviços	<u><u>4 661 641</u></u>	<u><u>5 041 892</u></u>

Os mESC 318 081 representam a melhor estimativa do valor dos bilhetes de transporte de passageiros e carga emitidos até 31 de Dezembro de 2015 e não utilizados, reembolsados, anulados ou trocados até 31 de Dezembro de 2016.

19 Gastos com mercadorias vendidas e matérias consumidas

Decompõem-se como segue:

	mESC	
	2016	2015
Inventário inicial (ver Nota 8)	498 893	469 998
Compras	173 236	179 539
Regularizações	(6 255)	(29 290)
Inventário final (ver Nota 8)	<u>(542 640)</u>	<u>(498 893)</u>
	<u>123 233</u>	<u>121 355</u>

20 Fornecimentos e serviços externos

		mESC	
		2016	2015
Combustíveis e outros fluidos	(i)	1 141 076	1 576 229
Aluguer de aviões - "dry lease"	(ii)	700 487	933 120
Aluguer de aviões - "wet lease"	(iii)	587 316	660 869
Assistência de Terceiros - "handling"	(iv)	546 873	600 864
Trabalhos especializados	(v)	442 969	488 500
Reparações em aeronaves programadas	(vi)	384 822	463 224
"Maintenance reserve"	(vii)	528 827	416 288
Taxas de navegação aérea	(viii)	325 405	363 370
Aluguer de material aeronáutico	(ix)	214 428	333 274
Taxas aeroportuárias	(x)	295 928	323 138
Conservação e reparação de equipamento de voo		203 168	294 284
Comunicação		245 994	249 017
Irregularidades com passageiros, bagagens e correio	(xi)	205 630	205 280
Serviços de "catering"		170 514	195 113
Encargos com o pessoal navegante em serviço de voo	(xii)	123 178	150 477
Seguros		71 399	89 830
Comissões a intermediários		74 114	76 794
Livros e documentação técnica		30 886	45 022
Rendas e alugueres (edifícios e viaturas)		42 336	44 288
Encargos contratuais		27 563	39 699
Serviços bancários		26 571	31 859
Honorários		22 160	28 127
Electricidade		18 853	24 944
Deslocações e estadas		10 532	21 875
Transporte de pessoal		20 533	20 935
Outros, inferiores a mECV 20 000		67 320	95 807
		6 528 883	7 772 228

(i) Combustíveis e outros fluidos

A diminuição registada na rubrica de Combustíveis face ao período homólogo deve-se ao efeito conjugado das diminuições (a) do preço médio de combustíveis e (b) da quantidade consumida do JET Fuel A1 devido (i) à redução da frequência dos voos ao nível intercontinental tendo em conta a redução da frota em 2016 e (ii) ao impacto do projecto *Fuel Efficiency* desenvolvido pela IATA Consulting tendo em vista a optimização e minimização do consumo do JET Fuel A1.

(ii) Aluguer de aviões - "dry lease"

Compreende rendas suportadas no âmbito do leasing operacional dos aviões ATR 72-500 (CBT e CBU), ATR 42-500 (CBV), Boeing 757 (CBP) e Boeing 737 (CBX), que integram a frota da Sociedade.

A diminuição verificada no saldo da rubrica deve-se (a) ao arresto do Boeing CBX em fevereiro de 2016, por atraso no pagamento das rendas e reservas de manutenção, tendo os TACV terminado o Lease Agreement com a locadora, AerCap, em Março de 2016 e (b) a suspensão

da renda do ATR 42-500 (MSN 669) paga a locadora Elix Assets 7 Limited, em Julho de 2016, conforme *Debt Settlement and Reestruturing Agreement* celebrado entre as partes.

(iii) Aluguer de aviões - "wet lease"

Compreende o aluguer de aeronaves e respetiva tripulação a outras companhias aéreas. A diminuição dos gastos deve-se, essencialmente, à redução das rotas de modo a operar com apenas um Boeing em 2016 e só recorrer a aviões de terceiros em casos pontuais de extrema necessidade.

(iv) Assistência de Terceiros – "handling"

Compreende os encargos com os serviços de assistência em escala (handling) prestados por terceiros à TACV nos diversos aeroportos e aeródromos onde opera.

(v) Trabalhos especializados

Compreendem, essencialmente, os gastos incorridos com (i) a utilização dos sistemas de reserva "Amadeus", "Galileo" e "Sabre", no montante total de mESC 341 257 (2015: mESC 350 473), (ii) encargos com serviços de consultoria e assessoria diversos, no montante de mESC 74 867 (2015: mESC 108 607), e (iii) encargos relativos à intermediação entre a Sociedade e as redes de agências de viagem ("BSP", "ARC" e "CASS"), no montante de mESC 17 394 (2015: mESC 14 993).

(vi) Reparações em aeronaves programadas (ver Notas 1.16 e 16)

Inclui (i) o reconhecimento dos custos com reparações já programadas, mas ainda não realizadas no montante de mESC 314 755 (2015: mESC 235 306), (ii) o valor dos gastos com as reparações realizadas em 2016 que não foram cobertas pela provisão ou pelo locador, no montante de mESC 96 033 (2015: mESC 276 934), e, em sentido contrário, (iii) a anulação do excesso de provisões constituídas nos exercícios anteriores, no montante de mESC 25 966 (2015: mESC 49 016).

(vii) "Maintenance reserve"

Esta rubrica compreende rendas adicionais variáveis conforme os ciclos e horas voadas dos aviões, destinadas à manutenção dos respetivos componentes, pagas à AerCap no âmbito do leasing operacional dos aviões Boeing 757 e Boeing 737 e a Elix Assets 7 Limited, no âmbito do leasing operacional dos aviões ATR's 72-500 e ATR 42-500. O aumento do saldo face ao exercício anterior deve-se, essencialmente, ao efeito conjugado do aumento de horas voadas pelos ATRs e diminuição das horas voadas pelos Boeings.

(viii) Taxa de navegação aérea

Compreende taxas pagas às empresas que gerem o espaço aéreo dos diferentes países. A diminuição da rubrica deve-se, essencialmente, a diminuição da frequência dos voos a nível intercontinental, cuja taxa é superior, e ao facto dos voos regionais passarem a ser feitos pelos ATRs, cuja taxa é inferior à dos Boeings.

(ix) Aluguer de material aeronáutico

Compreende os gastos com aluguer de componentes aeronáuticos, essencialmente motores dos aviões durante a manutenção e/ou reparação dos originais. A diminuição do saldo face ao exercício anterior deve-se a um menor período de aluguer de motores em 2016, uma vez que a TACV pagou o valor devido ao fornecedor Daimler Benz Aerospace respeitante ao motor em reparação e o mesmo foi enviado à companhia.

(x) Taxas aeroportuárias

Referem-se às taxas cobradas em diversos aeroportos por aterragem, descolagem e tempo de estadia do avião.

(xi) Irregularidades com passageiros, bagagens e correio

Compreende, essencialmente, gastos relacionados com irregularidades com passageiros (hospedagem em hotéis e alimentação).

(xii) Encargos com o pessoal navegante em serviço de voo

Compreendem, essencialmente, as despesas com alojamento, alimentação e transporte, relacionados com o pessoal navegante de cabine e tripulante em serviço. A diminuição do saldo verificada em 2016 deve-se, essencialmente, à diminuição dos encargos relacionados com o posicionamento da tripulação das aeronaves de terceiros alugadas em 2016.

21 Gastos com o pessoal

As despesas com o pessoal apresentam a seguinte composição:

	mESC	
	2016	2015
Ordenados e salários		
Vencimento base e anuidades e antiguidades	858 494	902 380
Subsídios de turno e de chefia	18 201	22 058
Prémio de produtividade (13º mês)	7 568	7 978
Outros	7 919	7 201
	<u>892 181</u>	<u>939 618</u>
Remunerações adicionais		
Subsídio ao pessoal navegante em serviço de voo	79 197	74 275
Subsídio de alimentação	16 077	16 793
Horas extraordinárias	34 219	16 578
Ajudas de custo	5 190	8 730
Remunerações diversas	9 792	10 503
Subsídio ao pessoal colocado no exterior	8 822	6 457
Outras	19 338	22 208
	<u>172 635</u>	<u>155 544</u>
Encargos sobre remunerações	154 425	159 554
Formação de pessoal	48 768	71 739
Outras despesas com o pessoal	45 571	65 725
	<u>1 313 580</u>	<u>1 392 180</u>
Total de despesas com o pessoal	<u>1 313 580</u>	<u>1 392 180</u>
Número médio de empregados	<u>463</u>	<u>509</u>

A variação verificada na rubrica de Ordenados e salários e Encargos sobre Remunerações deve-se, essencialmente, ao efeito conjugado da diminuição do número médio de empregados e do enquadramento dos trabalhadores no novo plano de desenvolvimento de carreira e reajustes salariais verificados em 2016.

O saldo da rubrica de Formação de pessoal compreende, essencialmente, simuladores de voo para os tripulantes e formação do pessoal técnico e de manutenção.

A rubrica de Outras despesas com o pessoal integra, essencialmente, (i) mESC 19 586 relativos aos encargos com seguros de acidente de trabalho e doenças profissionais (2015: mESC 18 550), (ii) mESC 6 726 de subsídio de combustíveis (2015: mESC 7 865) e (iii) mESC 3 336 referentes a indemnizações por despedimento (2015: mESC 5 023).

22 Outros rendimentos e ganhos

O saldo desta rubrica decompõe-se como segue:

		mESC	
		2016	2015
Taxa Fuel	(i)	1 620 180	1 708 175
Taxa de prestação de serviços de emissão	(ii)	162 913	175 641
Regularização provisões ATR 72-500 (CBT e CBU), ATR 42-500 (CBV) e Boeing 737 (Mindelo)	(iii)	126 337	-
Outras receitas inerentes ao valor acrescentado		72 591	109 467
Alienações	(iv)	736	365 140
Regularização conta corrente da AAC	(v)	-	37 395
Outros		111 507	106 802
		<u>2 094 264</u>	<u>2 502 620</u>

- (i) A rubrica de Taxa Fuel corresponde à taxa que é cobrada no preço do bilhete de passagem.
- (ii) A rubrica de Taxa de prestação de serviços de emissão compreende, essencialmente, as taxas cobradas na emissão do bilhete, à razão de mESC 6,1 para destinos internacionais e mESC 1,2 para destinos domésticos.
- (iii) O saldo da rubrica resulta da diferença entre as provisões constituídas para os aviões, ATR's e Boeing 737, e o valor total acordado com as locadoras Elix Assets 7 Limited e AerCap para liquidação integral e final de todos os valores devidos e exigíveis no âmbito dos 3 contratos de leasing operacional, tendo sido apurado ganhos de mESC 51 131 (ver Nota 16 (i)) e mESC 75 206 (ver Nota 6 (ix)), respetivamente.
- (iv) Em 2015, compreendia, essencialmente, os ganhos resultantes da venda de uma unidade ATR 72-500, no montante de mESC 365 119 (ver Nota 3).
- (v) Em 2015, a rubrica de Regularização da conta corrente da AAC resultou do memorando assinado entre a TACV e a AAC, nos termos do qual o saldo inicialmente registado por mESC 127 645 foi fixado em mESC 90 250.

23 Outros gastos e perdas

	mESC	
	2016	2015
Anulação de saldos de terceiros	(i) 72 635	193 184
Taxa de regulação a pagar à Aeronáutica Civil	(ii) 34 860	32 746
Atualização da caução do Boeing 757 (Emigranti)	(iii) 31 159	-
Correcção das depreciações acumuladas dos Edifícios e Outras Construções (Nota 3)	14 966	-
Perdas anormais em existências	(iv) 9 377	20 522
Cabo Verde Handling	(v) -	126 983
Regularização do custo de elaboração do Plano Director (ver Nota 4)	-	50 587
Outros	115 602	49 200
	<u>278 600</u>	<u>473 222</u>

- (i) Dizem respeito a anulação de saldos de terceiros, que pela sua natureza indiciam tratar-se de registos efectuados indevidamente.
- (ii) Corresponde à taxa devida pela Sociedade, enquanto operadora do sector de aviação civil, à Agência de Aviação Civil.
- (iii) Corresponde a perda financeira resultante da atualização ao valor presente da caução do Boeing 757 (Emigranti), cujo o contrato de locação operacional foi renovado em 2014 até Novembro de 2024 (ver Nota 6).
- (iv) Compreende as perdas em inventários relativos a materiais que se encontravam obsoletos, danificados ou que já não eram utilizados pela Sociedade.
- (v) Em 2015, correspondia a uma nota de débito emitida pela Cabo Verde Handling, referente a serviços de assistência em escala prestados por esta entidade durante o período de junho a julho de 2014.

24 Gastos/Reversões de depreciação e de amortização

O saldo de mESC 92 443 (2015: mESC 116 664) compreende mESC 79 421 (2015: mESC 104 561) de depreciação do exercício de activos fixos tangíveis (ver Nota 3), mESC 1 268 de depreciação de propriedades de investimento (ver Nota 4) e mESC 11 744 (2015: mESC 12 103) de amortização de activos intangíveis (ver Nota 5).

25 Juros e ganhos similares obtidos

Compreendem, essencialmente, (i) diferenças de câmbio favoráveis de mESC 88 598 (2015: mESC 98 154), (ii) mESC 14 750 (2015: mESC 5 854) de juros referentes à actualização ao valor presente da caução que a Sociedade detém junto da AerCap e (iii) juros referentes às aplicações financeiras, no montante de mESC 752 (2015: mESC 321).

26 Juros e perdas similares suportados

	mESC	
	2016	2015
◦ Diferenças de câmbio desfavoráveis	170 993	453 689
◦ Juros de financiamento	181 683	209 606
◦ Juros referentes à actualização ao valor presente da dívida a ASA (ver Nota 16)	-	123 741
◦ Juros referentes à actualização ao valor presente da dívida a AerCap (ver Nota 16)	8 768	3 504
◦ Outros	83 356	52 261
	<u>444 801</u>	<u>842 802</u>

As diferenças de câmbio resultam essencialmente da actualização cambial dos saldos expressos em dólares dos Estados Unidos.

A rubrica de juros de financiamento compreende, os juros de empréstimos bancários, empréstimos obrigacionistas, descobertos bancários e contas correntes caucionadas (ver Nota 14). Em 2015, incluía ainda os juros de financiamento dos aviões ATR's no montante de mESC 49 392.

A rubrica de outros compreende, essencialmente, cerca de mESC 57 000 (2015: cerca de mESC 35 000) referentes aos juros e comissões suportados pelo atraso no pagamento das facturas de fornecedores.

27 Imposto sobre o rendimento

Em conformidade com a Lei nº82/VIII/2015 que aprovou o Código do Imposto sobre Rendimentos das Pessoas Colectivas, o rendimento tributável é determinado com base no resultado do exercício antes de impostos, eventualmente ajustado pelos custos e proveitos que, nos termos da referida lei, não devam ser considerados para efeitos fiscais, ao qual é aplicado uma taxa de 25,5%. Os prejuízos fiscais são reportáveis por um período de 7 anos após a sua ocorrência e suscetíveis de dedução de 50% do resultado do respetivo exercício.

Relativamente ao exercício de 1996, o encargo com o imposto calculado pela Sociedade ascendeu a mESC 16 812, tendo a Administração Fiscal fixado o imposto, pelo método de estimativa, em mESC 52 500. Não concordando com essa decisão, a Sociedade apresentou oportunamente recurso junto da Secretaria de Estado das Finanças. Na convicção de que os argumentos apresentados pela Sociedade virão a ser aceites, o Conselho de Administração decidiu não reconhecer esse encargo e conseqüentemente não constituiu provisão para cobertura dessa liquidação adicional de mESC 35 688. Em Dezembro de 1997, a Repartição de Finanças solicitou o pagamento de mESC 36 250, tendo a Sociedade apresentado recurso hierárquico em Janeiro de 1998. Não é ainda conhecida a resposta a este recurso.

Relativamente ao exercício de 1997, a Sociedade declarou um prejuízo para efeitos fiscais, no montante de mESC 404 620, tendo a Administração Fiscal corrigido aquele prejuízo para mESC 98 136, ao não considerar como custos aceites, nomeadamente, o reforço da provisão para grandes reparações, no montante de cerca de mESC 186 000. Em resposta à

reclamação apresentada atempadamente pela Sociedade, a Administração veio, em Dezembro de 2002, fixar em mESC 44 627 o valor do imposto a pagar. A Sociedade, por sua vez, apresentou recurso hierárquico em Janeiro de 2003, cujo resultado não é à presente data ainda conhecido.

Em Agosto de 2004, a Sociedade foi notificada a pagar no prazo de 10 dias o montante de mESC 45 520, correspondente ao somatório do imposto sobre o lucro e do imposto de incêndio. A Sociedade não efectuou o pagamento, alegando que não obteve qualquer resposta ao recurso hierárquico apresentado em Janeiro de 1998.

Para o exercício de 1998, a Repartição de Finanças da Praia fixou, em Novembro de 2003, o imposto sobre lucros em mESC 90 804. Em Dezembro de 2003, a Sociedade recebeu uma nota de liquidação adicional da Repartição de Finanças, fixando em mESC 231 990 o imposto referente a esse exercício.

A Sociedade não efectuou aquele pagamento, tendo apresentado recurso à Direcção Geral de Contribuições e Impostos em Fevereiro de 2004. Em resposta, a Repartição de Finanças comunicou em Novembro de 2004 que parte da reclamação tinha sido deferida, tendo o imposto a pagar sido reduzido para mESC 186 747. Em Janeiro de 2005 foi apresentado recurso hierárquico junto do Ministério das Finanças, cuja resposta recebida em Junho de 2005 veio fixar em 170 153 o valor do imposto. Não concordando com este valor fixado, a Sociedade apresentou, em Setembro de 2005, impugnação judicial junto do Tribunal Fiscal e Aduaneiro, cuja resposta não é ainda conhecida à presente data.

Para o exercício findo em 31 de Dezembro de 1999, embora a Sociedade tenha apurado uma matéria colectável mESC 25 995, a primeira notificação da Repartição de Finanças de Agosto de 2000 fixou a matéria colectável em mESC 2 077, resultando um imposto a pagar de mESC 727. Posteriormente, em Dezembro de 2004, foi recebida uma liquidação adicional, fixando o imposto a pagar em mESC 192 743, bastante superior ao valor da primeira notificação. Não tendo feito qualquer pagamento, a Sociedade recebeu, em Fevereiro de 2004, uma nota de citação para proceder ao pagamento daquele imposto. A Sociedade apresentou recurso hierárquico junto do Secretário de Estado das Finanças. Em nota de Junho de 2006, o recurso foi parcialmente diferido, tendo o resultado fiscal sido fixado em mESC 136 837, originando um imposto a pagar de mESC 47 166. A Sociedade apresentou impugnação e, em consequência, constituiu uma garantia bancária junto do Banco Interatlântico, pelo montante em questão. A referida garantia tinha a validade de um ano.

Relativamente ao exercício de 2003, foi fixado por parte da Repartição das Finanças uma matéria colectável de mESC 180 037, resultando um imposto a pagar de mESC 54 011. A matéria colectável apurada pela Sociedade havia sido de mESC 169 251, sendo a diferença relacionada com dedução de multas fiscais e perdas extraordinárias não especificadas. Em Outubro de 2004 a Sociedade recebeu uma nota de citação para liquidação do imposto do exercício de 2003, tendo apresentado em Novembro de 2004 uma reclamação junto do Director Geral das Contribuições e Impostos. Em resposta à reclamação apresentada, o imposto foi fixado em mESC 51 257. Não concordando, a Sociedade apresentou novo recurso junto do Secretário de Estado das Finanças, não tendo ainda obtido resposta.

Relativamente ao exercício de 2004, a Repartição de Finanças fixou, em Agosto de 2005, o prejuízo fiscal em mESC 113 304 e em Fevereiro de 2005 emitiu uma nota de citação para liquidação de imposto no montante de mESC 15 373. Em consequência, a Sociedade constituiu uma garantia bancária junto da Caixa Económica de Cabo Verde pelo montante em

questão. Posteriormente, em Dezembro de 2009, a Repartição de Finanças veio confirmar a matéria colectável do exercício de 2004 em mESC 291 596, resultando um imposto a pagar de mESC 89 229. Essa notificação não foi objecto de reclamação por parte da Sociedade.

Para os exercícios de 2005 e de 2006, a Repartição de Finanças fixou, em Dezembro de 2006 e de 2007, os prejuízos fiscais em mESC 191 922 e mESC 343 266, respectivamente, quando os prejuízos reportados pela Sociedade eram de mESC 326 889 e mESC 334 122.

Relativamente ao exercício de 2007, o prejuízo fiscal foi fixado, em Agosto de 2008, em mESC 543 912, sendo de mESC 563 524 o prejuízo apurado pela Sociedade.

Em resumo, o valor do imposto sobre lucros fixado pelas autoridades fiscais decompõe-se como segue:

<u>Exercício</u>	<u>mESc</u>
1996	36 250
1997	45 520
1998	170 153
1999	47 166
2003	51 257
2004	89 229
	<u>439 575</u>

A Sociedade não constituiu qualquer provisão para fazer face aos impostos acima fixados por considerar que os recursos interpostos serão deferidos.

Em Março de 2005, a Sociedade recebeu um comunicado da Repartição de Finanças indeferindo o pedido da Sociedade de reporte de prejuízo fiscais dos exercícios de 2000, 2001 e 2002, pelo facto dos prejuízos só serem reconhecidos após confirmação definitiva da Repartição das Finanças, o que ainda não havia ocorrido.

A conciliação do resultado contabilístico com o resultado fiscal dos últimos três exercícios é a seguinte:

	<u>2016</u>	<u>2015</u>	<u>2014</u>
Resultado contabilístico	(2 311 636)	(3 437 527)	1 516 129
A adicionar			
Provisões não aceites fiscalmente	38 741	253 568	-
Imparidades de clientes não aceites fiscalmente	<u>211 668</u>	<u>86 505</u>	<u>44 633</u>
	<u>250 409</u>	<u>340 073</u>	<u>44 633</u>
A deduzir			
Utilização da provisão para pensões de reforma (ver Nota 12)	<u>24 220</u>	-	-
Resultado fiscal	<u>(2 085 447)</u>	<u>(3 097 454)</u>	<u>1 560 762</u>

O reporte fiscal acumulado totaliza cerca de mESC 5 183 000 e os respectivos Impostos diferidos activos totalizam cerca de mESC 1 322 000, os quais não foram registados devido à imprevisibilidade da sua recuperação.

28 Resultado por acção básico

O resultado por acção básico é calculado dividindo o resultado atribuível aos accionistas pelo número de acções, como segue:

	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Resultado atribuível aos accionistas (mESC)	(2 311 636)	(3 437 527)
Número de acções	<u>1 000 000</u>	<u>1 000 000</u>
Resultado por acção básico (ESC)	<u>(2 312)</u>	<u>(3 438)</u>

29 Garantias

As garantias prestadas pela Sociedade relacionam-se com financiamentos bancários obtidos e encontram-se descritos na Nota 14. Adicionalmente a Sociedade prestou garantias bancárias para fazer face aos processos fiscais referidos na Nota 27.

30 Partes relacionadas

(i) Exceptuando o próprio Estado de Cabo Verde, na qualidade de cliente, os principais saldos entre a Sociedade e o Estado de Cabo Verde, a única parte relacionada, relacionam-se com pagamentos efectuados pelo Estado por conta da Sociedade, no montante de mESC 1 441 414, dos quais mESC 1 332 845 destinam-se a ser integrados no capital social (ver Nota 12) e mESC 78 569 encontram-se registados em Outras contas a pagar (ver Nota 16 (v)).

(ii) Não existem transacções com os Administradores.

O prazer de viajar bem.

(iii) As remunerações dos Administradores incluídas na rubrica de Despesas com o pessoal ascendem a mESC 16 066 (2015: mESC 15 660) e as do Conselho Fiscal a mESC 2 520 (2015: mESC 1 710).

31 Responsabilidades e compromissos financeiros não incluídos no balanço

Em 31 de Dezembro de 2016 não existiam responsabilidades e compromissos financeiros não incluídos no balanço, com excepção das rendas relativas à locação operacional dos aviões Boeing 757-2Q8 e ATR's 72-500, cujas rendas futuras são como segue (em mESC):

Bem em locação	Rendas futuras		
	2017	2018 a 2021	Após 2021
Boeing 757 - CBP ("Imigrante")	232 291	891 154	628 243
ATR 72 - CBT	63 563	-	-
ATR 72 - CBU	13 726	-	-
ATR 72 - CCC	74 122	-	-
	<u>383 702</u>	<u>891 154</u>	<u>628 243</u>

32 Outras informações sobre o regime do acréscimo

	mESC	
	2016	2015
Acréscimo de gastos		
Acréscimos de gastos diversos (ver Nota 16 (i))	<u>(597 444)</u>	<u>(256 398)</u>
Diferimentos de gastos		
Diferimentos de gastos diversos	<u>(205)</u>	<u>(575)</u>
Diferimentos de rendimentos		
Bilhetes vendidos e não voados (ver Nota 17)	<u>1 088 139</u>	<u>1 224 734</u>

33 Divulgações exigidas por diplomas legais

Não existem divulgações exigidas por diplomas legais.

34 Eventos subsequentes à data do balanço

De realçar os seguintes factos ocorridos após 31 de Dezembro de 2016:

(i) Reestruturação da TACV

No final de Maio de 2017, foi anunciado pelo Governo de Cabo Verde, como uma das principais medidas de reestruturação da companhia, a descontinuidade da sua operação no mercado doméstico, passando, a partir de 01 de Junho, as ligações inter-ilhas gradualmente para a Binter Cabo Verde.

Anteriormente ao processo de descontinuidade, a companhia tinha chegado a acordo com a ELIX para o termo antecipado do contrato de locação operacional e devolução do primeiro avião substituto e o cancelamento do ainda em curso processo de finalização do contrato de locação e de entrega do segundo avião.

O acordo com a Elix, formalizado em 12 de Maio de 2017, estabeleceu as condições complementares e o calendário para o termo, em definitivo, da relação comercial entre as duas empresas.

Assim, a devolução do segundo dos aviões contratados em Outubro de 2014, teve lugar em Junho de 2017, nas condições que tinham sido acordadas em Outubro de 2016, tendo então em perspectiva a troca. A devolução do avião recebido em Dezembro de 2017 teve lugar em Setembro de 2017.

A devolução do avião ATR 42-500 tinha acontecido em Agosto de 2017, após o restabelecimento da aeronavegabilidade do aparelho, projeto levado a cabo pelo locador, nos termos do acordo formalizado em outubro de 2016.

Com o último pagamento efetuado à Elix em Novembro de 2017 e o registo do último avião ATR ao serviço da TACV, ficou encerrada a relação com aquele locador e qualquer exposição futura a que a companhia pudesse estar sujeita.

Em Agosto de 2017 foi assinado entre o Governo de Cabo Verde, TACV e a Loftleidir icelandic, um contrato de gestão, no âmbito do qual aquela empresa do Grupo Icelandair assumiu as responsabilidades de gestão da companhia, reestruturá-la, preparar um Plano de Negócios e relançá-la, como negócio internacional, colocando-a em condições favoráveis, a curto prazo, da sua privatização.

O *take over* na TACV pela Loftleidir deu-se em 10 de Agosto, data da assinatura do Contrato de Gestão (CG). Desde então, o modelo de governo da empresa mudou, tendo a constituição do seu Conselho de Administração sido alargada para cinco membros, sendo dois indicados pela Loftleidir. Um dos membros do CA apontados pela Loftleidir assumiu na mesma altura o cargo de Administrador Delegado (*Acting CEO*).

Como parte da missão assumida pela Loftleidir Icelandic, no âmbito do CG assinado, foi preparado um Plano de Negócios por cinco anos com início em 2018 e estruturado em torno de novo modelo de negócios centrado no conceito *Hub-and-Spoke*.

O Plano de Negócios vem sendo socializado desde o início de Novembro com vários *stakeholders*, entre eles o Banco Mundial, e, após a sua validação pelo BoD do Grupo Icelandair e pelo CA da TACV, encontra-se em processo de aprovação pela Assembleia Geral da companhia.

O processo de *rightsizing* da companhia está em curso, tendo sido concluído na segunda semana de Dezembro uma etapa fundamental que permitiu avaliar o ativo humano existente e estabelecer bases consistentes para se dar início ao processo de dispensa de colaboradores,

no qual um programa de pré-reforma, já despoletado com a abertura de manifestação de interesse, será privilegiado.

Outra medida incontornável no processo de reestruturação em curso, consistirá na mudança da base operacional da companhia, do Aeroporto Internacional Nelson Mandela na cidade da Praia para o Aeroporto Internacional Amílcar Cabral na Ilha do Sal.

A mudança de base é sustentada por razões técnicas, operacionais e económicas e deverá estar efetivada até 31 de Janeiro de 2018, visando o início em 01 de Fevereiro da implementação do *Hub* Aéreo.

Visando estabelecer bases sólidas para o sucesso do PN e tendo em prespetiva a privatização, o Governo lançou em Agosto um projeto com o objetivo de resolver o passivo da companhia e sanear o seu balanço. O processo de resolução da dívida encontra-se na fase de transferência para uma entidade independente, a NEWCO, especialmente estabelecida com o objetivo de receber, negociar e gerir a resolução das contas transferidas.

Em Setembro de 2017, uma avaria num dos motores deixou fora de serviço o Boeing B757-200, objeto do contrato de locação operacional com a AERCAP. Tendo em conta as estimativas de custo da reparação do motor e a necessidade de investir no *upgrading* dos standards do avião, foram iniciadas discussões com a AERCAP no sentido de se alcançar um entendimento que permitisse uma saída viável para ambas as partes. Espera-se um desfecho bastante positivo das negociações.

Para o cumprimento dos desafios atrás mencionados, estarão dando entrada na frota da Sociedade, novos aparelhos de longo curso a partir de Março de 2018, em função do que o plano de produção vier a determinar.

(i) Risco de liquidez

Para fazer face às dificuldades da tesouraria, a Sociedade teve de recorrer ao mercado financeiro, contraindo os seguintes financiamentos nos períodos que se indicam:

- o em Janeiro de 2017, formalizou-se a abertura de uma conta corrente caucionada junto do BCN, no valor de mCVE 175 000, com prazo de utilização de 12 meses e reembolso em 72 prestações mensais de capital e juros, após o período de utilização;
- o em Maio de 2017, formalizou-se o contrato de financiamento junto ao BPI, no valor de mUSD 2 000, com reembolso integral de capital e juros numa única prestação, no prazo de 12 meses a contar da data do desembolso, ou seja, em Maio de 2018;
- o em Junho de 2017, formalizou-se o contrato de financiamento junto à CECV, no valor de mCVE 300 000, a título de conta corrente caucionada com vencimento a 28 de Junho de 2018;
- o em Novembro de 2017, a Sociedade contraiu junto ao Banco de Negócios internacional, um financiamento no montante de mEUR 13 500, com vencimento a 24 meses, prorrogáveis por mais 24 meses;
- o em Novembro de 2017, a Sociedade formalizou dois contratos de financiamento junto à CECV, no valor mCVE 550 000 e mCVE 220 530, ambos a título de conta corrente caucionada, com vencimento a 28 de Maio de 2018 e 26 de Junho de 2018, respectivamente;

- o em Dezembro de 2017, a Sociedade formalizou o contrato de financiamento junto à CECV, no valor de mCVE 551 325, a título de conta corrente caucionada, com vencimento em 22 de Dezembro de 2018.

Paralelamente, o Estado de Cabo Verde, através da Direcção Geral do Tesouro foi apoiando a Sociedade, garantindo o cumprimento dos desafios da Sociedade. Assim, (i) em fevereiro de 2017, por força do contrato de troca dos aviões ATR's, propriedades da Elix Aviation, a Direcção Geral do Tesouro efectuou duas transferências directas para aquela Entidade no valor de USD 800 000 e USD 500 000, respectivamente, e (ii) em Maio de 2017, procedeu à transferência para a conta bancária da Sociedade junto ao BCN de mCVE 70 472, desta feita, no âmbito da entrega dos aparelhos ATR's.

(ii) Situação fiscal

A situação descrita na Nota 27 permanece inalterada à presente data.

Director Financeiro



O Conselho de Administração

