

TACV-EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS DE CABO VERDE, SA
RELATORIO E CONTAS DO EXERCÍCIO DE 2017

RELATÓRIO ANUAL E PARECER
DO
CONSELHO FISCAL

CONTEÚDO

1. Relatório Anual e Parecer do Conselho Fiscal

2. Relatório dos Auditores Externos

3. Anexos

3.1. Demonstrações Financeiras do Exercício

3.2. Relatório de Gestão do Conselho de Administração

RELATORIO ANUAL E PARECER DO CONSELHO FISCAL

TACV-EMPRESA DE TRANSPORTES AÉREOS DE CABO VERDE, SA

RELATORIO E CONTAS DO EXERCÍCIO DE 2017

RELATÓRIO ANUAL E PARECER DO CONSELHO FISCAL

Exmos. Acionista e Administração da
Empresa de Transportes Aéreos de Cabo Verde, SA.

1. O Conselho Fiscal da Empresa de Transportes Aéreos de Cabo Verde, SA. (adiante "TACV", "Companhia", "Empresa" ou "Sociedade"), dando cumprimento ao estipulado no artigo 446º do Código das Empresas Comerciais e no artigo 17º do Estatuto, apresenta a V. Exas. o seu Relatório referente ao exercício de 2017.
2. O Conselho Fiscal viu-se limitado no acompanhamento da gestão da Sociedade, no exercício, mormente no que tange a revisão de informações financeiras intercalares e da evolução da situação económico-financeira, por indisponibilidade de informações financeiras periódicas, em tempo útil, derivado dos atrasos existentes no processamento das informações. No entanto, o Conselho Fiscal emitiu Relatórios e Pareceres pontuais sobre o Business Plan para 2018-2023, o Plano Operativo para 2017, a Proposta de Resolução Relativa ao Acordo com ELIX Assets Ltd., e a Proposta de Contrato de Gestão a ser assinado entre Loftleidir Icelandic, TACV Cabo Verde Airlines e Governo de Cabo Verde. O Conselho Fiscal também analisou as atas disponíveis das reuniões do Conselho de Administração e da Assembleia-geral, durante o exercício 2017, e as decisões nelas contidas, nada tendo observado em contrário às práticas de gestão geralmente aceites ou que pudesse representar um incumprimento deliberado das disposições legais e estatutárias.
3. O Conselho Fiscal analisou as demonstrações financeiras do exercício ("Contas"), as quais anexa, constituídas pelo Balanço em 31 Dezembro 2017 e pela Demonstração dos Resultados, Demonstração de Fluxos de Caixa, Demonstração da Variação nos Capitais Próprios e o Anexo, relativas ao exercício findo na mesma data, bem como o adjunto Relatório dos auditores externos PriceWaterhouseCoopers, com três reservas e apontando para uma incerteza material na continuidade da Sociedade, o qual se dá aqui como integralmente reproduzido.
4. O Conselho Fiscal apreciou o relatório de gestão do Conselho de Administração ("Relatório") e pôde constatar que o mesmo reflete o conteúdo das demonstrações financeiras e satisfaz, no fundamental, os requisitos legais da sua elaboração, estipulados no artigo 164º do Código das Empresas Comerciais.
5. Face à posição financeira da sociedade, expressa pelo balanço, o Conselho Fiscal alerta, também, para o facto de a Sociedade se encontrar na situação a que se refere o artigo 137º do Código das Empresas Comerciais. Convém frisar que, caso a Administração não encete, tempestivamente, as medidas de saneamento financeiro adequadas às circunstâncias, as quais são previstas no citado artigo 137º do Código das Empresas Comerciais, nos termos do mesmo artigo, poderá qualquer credor requerer ao tribunal a dissolução da sociedade, enquanto se mantiver a atual situação, sem prejuízo de o acionista poder efetuar a necessária cobertura do capital até o trânsito em julgado da sentença.
6. Não obstante as constatações e recomendações pertinentes, expressas neste Relatório, os quais devem ser objeto de análise, proposta e decisão dos órgãos competentes, o Conselho Fiscal emite seu Parecer no sentido de o Relatório e Contas do Conselho de Administração, relativos ao exercício 2017, e a proposta de aplicação dos resultados, poderem ser aprovados pela Assembleia-geral, se o acionista assim entender.
7. Finalmente, o Conselho Fiscal agradece a todos a colaboração prestada no exercício das suas atribuições.

Praia, 28 de Janeiro de 2019

Pelo Conselho Fiscal



João Marcos Alves Mendes
Presidente

RELATORIO DOS AUDITORES EXTERNOS



Relatório do Auditor Independente

Opinião com reservas

Auditámos as demonstrações financeiras anexas dos Transportes Aéreos de Cabo Verde - TACV, S.A. (adiante designados por TACV ou Empresa), que compreendem o balanço em 31 de dezembro de 2017, a demonstração dos resultados por naturezas, a demonstração das alterações no capital próprio e a demonstração dos fluxos de caixa relativas ao ano findo naquela data, e as notas anexas às demonstrações financeiras que incluem um resumo das políticas contabilísticas significativas.

Em nossa opinião, exceto quanto aos efeitos da matéria referida na alínea a) e exceto quanto aos possíveis efeitos das matérias referidas nas alíneas b) e c) apresentadas na secção “Bases para a opinião com reservas”, as demonstrações financeiras anexas apresentam de forma verdadeira e apropriada, em todos os aspetos materiais, a posição financeira dos Transportes Aéreos de Cabo Verde - TACV, S.A. em 31 de dezembro de 2017 e o seu desempenho financeiro e fluxos de caixa relativos ao ano findo naquela data de acordo com as Normas de Contabilidade e Relato Financeiro adotadas em Cabo Verde através do Sistema de Normalização Contabilística e de Relato Financeiro.

Bases para a opinião com reservas

- a) No exercício de 2017 foram efetuadas correções relativas a exercícios anteriores, implicando um aumento, líquido, de gastos do exercício em cerca de milhares de Escudos (mESC) 202 500 (ver Notas 22 e 23 do Anexo integrante das demonstrações financeiras). Nas circunstâncias, o resultado negativo do período findo em 31 de dezembro de 2017 e os resultados transitados, negativos, encontram-se sobreavaliado e subavaliados, respetivamente, naquele montante.
- b) O balanço apresenta saldos ativos e passivos nos montantes de mESC 726 053 e mESC 2 296 193, respetivamente, em relação aos quais não obtivemos respostas aos pedidos de confirmação enviados ou informações suficientes que nos permitissem efetuar a sua validação (clientes, outros devedores, fornecedores e outros credores). Adicionalmente, não foi possível aos serviços da Empresa justificar a diferença líquida entre os saldos ativos (mESC 15 437) e passivos (mESC 43 209) registados no Balanço e os respetivos saldos confirmados por terceiros, nos montantes de mESC 1 571 e mESC 43 457, não tendo sido possível concluir em que medida a conciliação destes valores poderia afetar as demonstrações financeiras.
- c) Não obtivemos, até esta data, respostas (i) de alguns advogados ao nosso pedido de informação sobre eventuais litígios e outras situações relevantes e (ii) de duas instituições bancárias estrangeiras com quem a Empresa trabalha. Adicionalmente, não foram preparadas conciliações de algumas contas bancárias, cujo saldo total, líquido, é inferior ao saldo evidenciado na contabilidade em cerca de mESC 77 000 (2016: inferior em cerca de mESC 103 000). Em face destas limitações ao âmbito do nosso trabalho, não nos é possível concluir em que medida a obtenção destas informações poderia afetar as demonstrações financeiras anexas, e se existem ou não responsabilidades decorrentes, não evidenciadas nas mesmas.

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

PricewaterhouseCoopers & Associados - Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda. - sucursal Cabo Verde
Edifício BAI Center, Piso 2 Dto, Avenida Cidade de Lisboa, C.P. 303 Praia, República de Cabo Verde
Tel. +238 261 5934/5, Fax +238 261 6028, www.pwc.com/cv
Matriculada na CRPCA de Cabo Verde sob o nº 893, NIF: CV 200 119 036

PricewaterhouseCoopers & Associados - Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda. pertence à rede de entidades que são membros da PricewaterhouseCoopers International Limited, cada uma das quais é uma entidade legal autónoma e independente.
Sede: Palácio Soltomayor, Rua Sousa Martins, 1 - 3º, 1069-316 Lisboa, Portugal Capital Social Euros 314 000
Inscrita na lista das Sociedades de Revisores Oficiais de Contas sob o nº 183 e na CMVM sob o nº 20161485

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

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

Incerteza material relacionada com a continuidade

As demonstrações financeiras em 31 de dezembro de 2017 foram preparadas de acordo como princípio de continuidade normal das atividades da Empresa no futuro próximo. Contudo, a sua situação económico-financeira naquela data apresentava os seguintes indicadores relevantes:

- (i) O capital próprio em 31 de dezembro de 2017 apresentava-se negativo em mESC 11 945 553 (ver Nota 12 do Anexo integrante das demonstrações financeiras). De modo a dar cumprimento ao estabelecido no artigo 137º do Código das Empresas Comerciais, é intenção do Conselho de Administração propor na próxima Assembleia Geral a resolução desta situação. No caso de não ser tomada qualquer deliberação pode o acionista ou qualquer credor requerer ao tribunal a dissolução da Empresa, enquanto aquela situação se mantiver;
- (ii) A Empresa apresentava em 31 de dezembro de 2017 uma insuficiência de liquidez superior a mESC 7 000 000 (ver Nota 1.18 (iv) do Anexo integrante das demonstrações financeiras), situação que se terá agravado em 2018. Refira-se, entretanto, a assunção pelo acionista Estado de passivos da Empresa, prevista para 2019, no montante total de cerca de mESC 9 000 000, facto que reduzirá o seu risco de liquidez;
- (iii) A Empresa encontra-se, atualmente, num significativo processo de reestruturação da sua atividade, incluindo, nomeadamente, o redimensionamento do pessoal, a assunção do seu passivo pelo acionista Estado, conforme acima referido, e a mudança da sua base operacional, no âmbito do qual também se prevê, para breve, a sua privatização.

Neste contexto, a capacidade da Empresa solver os seus compromissos e a evolução futura das suas atividades estão dependentes da manutenção do apoio financeiro do seu acionista, o Estado de Cabo Verde, e do sucesso da reestruturação em curso (ver Notas 0, 1.18 (iv) e 34 do Anexo integrante das demonstrações financeiras).

A nossa opinião não é modificada em relação a esta matéria.

Matérias relevantes de auditoria

As matérias relevantes de auditoria são as que, no nosso julgamento profissional, tiveram maior importância na auditoria das demonstrações financeiras do ano corrente. Essas matérias foram consideradas no contexto da auditoria das demonstrações financeiras como um todo e na formação da opinião, e não emitimos uma opinião separada sobre essas matérias. Além das matérias descritas na secção “Bases para a Opinião com Reservas” e na secção “Incerteza material relacionada com a continuidade”, consideramos que as matérias descritas abaixo são as matérias relevantes de auditoria a comunicar neste relatório.

Matérias relevantes de auditoria	Síntese da abordagem de auditoria
Reconhecimento de rédito <p>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”. Quando o transporte é efetivamente realizado ou a venda cancelada, o montante da venda é transferido para rendimentos do exercício ou contas a pagar, consoante o transporte tenha sido efetuado (a) pela Empresa ou a venda cancelada sem direito a reembolso ou (b) por outra transportadora aérea ou a venda cancelada com direito a reembolso, respetivamente. Os bilhetes emitidos por outras transportadoras aéreas, se utilizados nos voos da Empresa, são reconhecidos como rendimentos no momento da sua utilização.</p> <p>Tendo em consideração a intervenção manual em parte significativa deste processo, o volume de transações, a existência de vários sistemas de reservas e de agências de viagem e os respetivos interfaces com os registos contabilísticos, existe um risco potencial de erro. Por outro lado, há que assegurar a eficácia dos procedimentos de controlo, relacionados com os registos individualizados dos bilhetes emitidos, com as funcionalidades da aplicação informática de controlo de receitas de tráfego (designada por sistema comparativo de bilhetes) e com a comparação entre os valores constantes das folhas de vendas das Agências (de terceiros e da própria Empresa) e os valores registados na aplicação informática e na contabilidade.</p>	<p>A abordagem de auditoria relativa a esta matéria incluiu, entre outros procedimentos, a verificação da aplicação de forma consistente da política de reconhecimento do rédito, a qual contou com a intervenção dos nossos especialistas de sistemas de informação, ao nível de validação dos controlos gerais sobre os sistemas de informação, bem como a validação dos controlos automáticos e aplicativos relacionados com o reconhecimento de rédito e a validação dos interfaces entre os diferentes sistemas de reservas, vendas de bilhetes e controlo de tráfego dos passageiros e o sistema contabilístico.</p> <p>Analisamos, também, (i) a exatidão e a totalidade dos réditos reconhecidos, no período correto, assim como (ii) se os bilhetes caducados (não utilizados um ano após a sua emissão) foram igualmente reconhecidos no período correto. Para o efeito, realizamos testes, recorrendo a amostragem estatística, que consistiram em verificar o valor constante no bilhete, a data de emissão do bilhete, a sua utilização (em voos da própria companhia ou de outras transportadoras) ou cancelamento por perda de validade e os respetivos registos contabilísticos.</p> <p>Analisamos também a adequação das divulgações efetuadas à luz do normativo contabilístico em vigor.</p>

Matérias relevantes de auditoria**Síntese da abordagem de auditoria**

Pela sua relevância e complexidade, este tema constitui uma matéria relevante para efeitos da nossa auditoria.

Divulgações incluídas nas Notas 1.15, 17 e 18 do Anexo integrante das demonstrações financeiras.

Reestruturação da Empresa

Na sequência do processo de reestruturação da Empresa, publicamente anunciado em 2017 pelo Conselho de Administração e pelo acionista único, o Estado de Cabo Verde, consideramos como matéria relevante de auditoria os impactos desta reestruturação nas demonstrações financeiras da Empresa nos seguintes aspetos:

(a) Redimensionamento do pessoal

A referida reestruturação da Empresa considera planos para o termo de vínculo contratual e o pagamento das correspondentes indemnizações, e de pré-reformas, envolvendo um número significativo de trabalhadores.

A decisão quanto ao reconhecimento ou não das responsabilidades advenientes do citado redimensionamento depende da existência de um plano formal e pormenorizado, do conhecimento e anuência das partes envolvidas e cuja execução se afigure irreversível.

O cálculo dessas responsabilidades reveste-se de complexidade e incorpora uma forte componente de estimativa e julgamento, tendo por base a informação resultante de negociações com os trabalhadores visados, em termos de valores envolvidos e de prazos de pagamento acordados.

Pela complexidade e julgamento envolvido, e pela sua materialidade, este tema constitui uma matéria relevante para efeitos da nossa auditoria.

A abordagem de auditoria relativa a esta matéria incluiu, entre outros procedimentos, (i) a análise do plano formal e pormenorizado elaborado pela Empresa e a irreversibilidade da sua execução, dos acordos alcançados com os trabalhadores envolvidos e seus representantes sindicais, da data programada dos pagamentos das indemnizações e dos encargos com pré-reformas, (ii) a obtenção e validação dos pressupostos considerados no cálculo das responsabilidades, (iii) a validação do cálculo do valor presente das responsabilidades reconhecidas, em função do referido programa de pagamentos e (iv) a avaliação do registo contabilístico efetuado.

Foi ainda verificada a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras à luz do normativo contabilístico em vigor.

Matérias relevantes de auditoria**Síntese da abordagem de auditoria**

Divulgações incluídas nas Notas 1.10 e 13 do Anexo integrante das demonstrações financeiras.

(b) Assunção de passivo pelo Estado de Cabo Verde

Em 2017 foi planeado um Acordo de Cessão de Créditos e Assunção de Dívidas entre a TACV, a NewCo - Reclamação e Resolução de Créditos, Sociedade Unipessoal, SA (entidade integralmente detida pelo Estado de Cabo Verde) e os Credores da TACV, no âmbito do qual se prevê a transferência para a NewCo dos créditos detidos sobre a TACV, no montante estimado de cerca de mESC 9 000 000, destinando-se esse montante a futuro aumento de capital social na Empresa.

A materialização do referido Acordo, prevista para 2019, permitirá mitigar significativamente o risco de liquidez que a Empresa historicamente apresenta. Pela complexidade de análise e materialidade dos impactos associados à concretização deste acordo, este tema constitui uma matéria relevante para efeitos da nossa auditoria.

Divulgações incluídas nas Notas 1.18 (iv), 10, 12, 14, 15, 22 e 34 do Anexo integrante das demonstrações financeiras.

(c) Cessação dos voos domésticos e regionais e consequente devolução dos aviões ao locador

No âmbito do processo de reestruturação, a Empresa cessou as suas operações no mercado doméstico e regional, o que implicou a devolução dos aviões ATRs que operavam nesses mercados, operados em regime de locação operacional. Em 2017, iniciou-se igualmente o processo de devolução ao locador do único avião de longo curso, um Boeing 757.

A cessação dos voos domésticos e regionais tem reflexos diretos e significativos nos resultados

A abordagem de auditoria relativa a esta matéria, considerou uma análise aos acontecimentos ocorridos após a data do balanço, tendo incluído a verificação (i) do estado das negociações e acordos já alcançados até à presente data que irão implicar transferências efetivas de passivo para a NewCo e (ii) do respetivo impacto na estrutura financeira da Empresa.

Foi ainda verificada a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras à luz do normativo contabilístico em vigor.

A abordagem de auditoria relativa a esta matéria incluiu, entre outros procedimentos, a análise (i) dos impactos da cessação dos voos nos resultados operacionais da Empresa, (ii) dos contratos celebrados de devolução dos aviões e a avaliação da correta contabilização efetuada e (iii) da razoabilidade dos testes de imparidade efetuados aos inventários e aos ativos fixos tangíveis.

Matérias relevantes de auditoria	Síntese da abordagem de auditoria
<p>operacionais da Empresa. Por seu turno, (i) os acordos escritos de devolução antecipada dos aviões, (ii) os respetivos registos contabilísticos, envolvendo contas correntes com os locadores, provisões para reparações programadas dos aviões, depósitos de caução e reconhecimento de gastos com compensações pela antecipação, têm subjacente um elevado grau de complexidade, para além da relevância dos valores envolvidos. Adicionalmente, os inventários (consumíveis) e os ativos fixos tangíveis (rotáveis) afetos aos aviões devolvidos, tornam-se mais suscetíveis a perdas de valor por imparidade.</p> <p>Face ao acima descrito, a reestruturação da Empresa, nas suas várias vertentes, constitui uma matéria relevante de auditoria.</p> <p>Divulgações incluídas nas Notas 3, 6, 8, 15, 18, 20, 22 e 23 do Anexo integrante das demonstrações financeiras.</p>	<p>Foi ainda verificada a adequação das divulgações apresentadas nas demonstrações financeiras, à luz do normativo contabilístico em vigor</p>

Outra informação – relatório de gestão

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

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

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

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

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

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

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

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

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

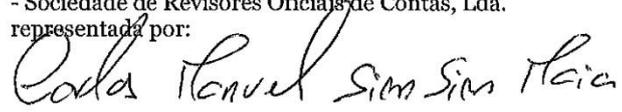
Como parte de uma auditoria de acordo com as ISAs, fazemos julgamentos profissionais e mantemos ceticismo profissional durante a auditoria e também:

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

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

29 de janeiro de 2019

PricewaterhouseCoopers & Associados
- Sociedade de Revisores Oficiais de Contas, Lda.
representada por:



Carlos Manuel Sim Sim Maia

ANEXOS

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS DO EXERCÍCIO

TACV - TRANSPORTES AÉREOS DE CABO VERDE, SA
Sede: Praia - Cabo Verde
NIF: 200121103

BALANÇOS EM 31 DEZEMBRO DE 2017 E 31 DE DEZEMBRO DE 2016
(Valores expressos em milhares de Escudos - mESC)

RÚBRICAS	Data de referência		
		31/12/2017	31/12/2016
	Notas	Valores	Valores
ACTIVO			
Activo não corrente			
Activos fixos tangíveis	3		
Terrenos e recursos naturais		21 421	21 421
Edifícios e outras construções		42 486	48 584
Equipamento básico		147 673	190 940
Equipamento de transporte		5 409	6 933
Equipamento administrativo		16 421	25 884
Outros activos fixos tangíveis		16 436	22 260
Propriedades de investimento	4	25 359	26 627
Activos intangíveis	5	29 462	41 147
Participações financeiras - Outros métodos		14 532	16 181
Outras contas a receber	6	147 715	211 929
Outros activos financeiros	7	836 731	66 200
Total do activo não corrente		1 303 646	678 107
Activo corrente			
Inventários	8	326 945	414 847
Clientes	9	504 312	514 320
Adiantamento de fornecedores		5 194	5 194
Estado e outros entes públicos	10	19 008	271 649
Outras contas a receber	6	374 108	583 795
Diferimentos		9 684	-
Caixa e depósitos bancários	11	841 507	160 646
Total do activo corrente		2 080 759	1 950 452
Total do activo		3 384 404	2 628 559
CAPITAL PRÓPRIO E PASSIVO			
Capital próprio	12		
Capital realizado		1 000 000	1 000 000
Outros instrumentos de capital próprio		5 215 584	4 040 829
Reservas legais		91 905	91 905
Outras reservas		660 930	660 930
Resultados transitados		(15 158 017)	(12 846 380)
Resultado líquido do período		(3 755 956)	(2 311 636)
Total do capital próprio		(11 945 553)	(9 364 352)
PASSIVO			
Passivo não corrente			
Provisões	13	629 144	347 242
Financiamentos obtidos	14	4 855 625	2 855 393
Fornecedores	15	1 650	1 650
Outras contas a pagar	16	-	91 582
Total do passivo não corrente		5 486 419	3 295 867
Passivo corrente			
Provisões	13	755 683	28 301
Fornecedores	15	1 846 663	2 235 326
Adiantamentos de clientes		2 406	2 548
Estado e outros entes públicos	10	1 919 270	1 916 045
Financiamentos obtidos	14	1 968 977	189 371
Outras contas a pagar	16	2 608 507	3 237 109
Diferimentos	17	742 032	1 088 344
Total do passivo corrente		9 843 538	8 697 045
Total do passivo		15 329 957	11 992 911
Total do capital próprio e do passivo		3 384 404	2 628 559

O Director Financeiro



O Conselho de Administração





TACV - TRANSPORTES AÉREOS DE CABO VERDE, SA
 Sede: Praia - Cabo Verde
 NIF: 200121103

DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS POR NATUREZAS
PERÍODO COMPREENDIDO ENTRE 1 DE JANEIRO DE 2017 E 31 DE DEZEMBRO DE 2017
E 1 DE JANEIRO DE 2016 E 31 DE DEZEMBRO DE 2016
 (Valores expressos em milhares de Escudos - mESC)

RÚBRICAS	Notas	Período	
		2017	2016
		Valores	Valores
Vendas e Prestação de serviços	18	3 257 862	4 661 641
Gasto com mercadorias vendidas e matérias consumidas	19	(147 853)	(123 233)
Resultado operacional bruto		3 110 010	4 538 408
Fornecimentos e serviços externos	20	(5 432 740)	(6 528 883)
Valor acrescentado bruto		(2 322 730)	(1 990 474)
Gastos com o pessoal	21	(1 241 068)	(1 313 580)
Ajustamentos de inventários (perdas/reversões)	8	(50 070)	(98 942)
Imparidade de dívidas a receber (perdas/reversões)	6 & 9	(130 983)	(211 668)
Provisões (aumentos/reduções)	13	(1 021 940)	(13 884)
Outros rendimentos e ganhos	22	1 653 263	2 094 264
Outros gastos e perdas	23	(473 187)	(278 600)
Resultado antes de depreciações, amortizações, perdas/ganhos de financiamento e impostos		(3 586 716)	(1 812 884)
Gastos/Reversões de depreciação e de amortização	24	(87 021)	(92 433)
Perdas/reversões por Imparidade de activos depreciáveis/amortizáveis	3	(17 519)	(66 000)
Resultado operacional (antes de perdas/ganhos de financiamento e impostos)		(3 691 256)	(1 971 316)
Juros e ganhos similares obtidos	25	312 048	104 480
Juros e perdas similares suportados	26	(376 748)	(444 801)
Resultado antes de Impostos		(3 755 956)	(2 311 636)
Imposto sobre o rendimento do período	27	-	-
Resultado líquido do período		(3 755 956)	(2 311 636)
Resultado líquido do período atribuível a:			
Detentores do capital da empresa-mãe		(3 755 956)	(2 311 636)
Resultado por acção básico (Escudo)	28	(3 756)	(2 312)

O Director Financeiro

O Conselho de Administração

TACV - TRANSPORTES AÉREOS DE CABO VERDE, SA

Sede: Praia - Cabo Verde

NIF: 200121103

DEMONSTRAÇÃO DE ALTERAÇÕES NO CAPITAL PRÓPRIO
PERÍODO COMPREENDIDO ENTRE 1 DE JANEIRO DE 2017 E 31 DE DEZEMBRO DE 2017
E 1 DE JANEIRO DE 2016 E 31 DE DEZEMBRO DE 2016

(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	Resultados Transitados	Resultado líquido do período	
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)
ALTERAÇÕES REFERENTES A RENDIMENTOS E GASTOS RECONHECIDOS NO PERÍODO								
Resultado líquido do período		-	-	-	-	-	(2 311 636)	(2 311 636)
Alterações nas políticas contabilísticas e as correcções de erros		-	-	-	-	99 002	-	99 002
RESULTADO EXTENSIVO	2	-	-	-	-	99 002	(2 311 636)	(2 212 634)
OPERAÇÕES COM DETENTORES DE CAPITAL NO PERÍODO								
Outras operações com detentores de capital		-	1 332 845	-	-	-	-	1 332 845
	3	-	1 332 845	-	-	-	-	1 332 845
OUTRAS OPERAÇÕES								
Aplicação de resultados do exercício anterior		-	-	-	-	(3 437 527)	3 437 527	-
Realização do excedente de revalorização de activos fixos tangíveis e intangíveis		-	-	-	-	-	-	-
	4	-	-	-	-	(3 437 527)	3 437 527	-
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)
POSIÇÕES NO INÍCIO DO PERÍODO 2017	1	1 000 000	4 040 829	91 905	660 930	(12 846 380)	(2 311 636)	(9 364 352)
ALTERAÇÕES REFERENTES A RENDIMENTOS E GASTOS RECONHECIDOS NO PERÍODO								
Resultado líquido do período		-	-	-	-	-	(3 755 956)	(3 755 956)
RESULTADO EXTENSIVO	2	-	-	-	-	-	(3 755 956)	(3 755 956)
OPERAÇÕES COM DETENTORES DE CAPITAL NO PERÍODO								
Outras operações com detentores de capital		-	1 672 065	-	-	-	-	1 672 065
	3	-	1 672 065	-	-	-	-	1 672 065
OUTRAS OPERAÇÕES								
Aplicação de resultados do exercício anterior		-	-	-	-	(2 311 636)	2 311 636	-
	4	-	-	-	-	(2 311 636)	2 311 636	-
POSIÇÕES NO FIM DO PERÍODO 2017	1+2+3+4	1 000 000	5 712 894	91 905	660 930	(15 158 017)	(3 755 956)	(11 448 243)

O Director Financeiro



O Conselho de Administração





TACV - TRANSPORTES AÉREOS DE CABO VERDE, SA
 Sede: Praia - Cabo Verde
 NIF: 200121103

DEMONSTRAÇÃO DE FLUXO DE CAIXA
 PERÍODO COMPREENDIDO ENTRE 1 DE JANEIRO DE 2017 E 31 DE DEZEMBRO DE 2017
 E 1 DE JANEIRO DE 2016 E 31 DE DEZEMBRO DE 2016
 (Valores expressos em milhares de Escudos - mESC)

RÚBRICAS	Data de referência	
	31-Dec-17	31-Dec-16
	notas	Valores
Método Directo		
Fluxos de caixa das actividades operacionais		
Recebimentos de clientes	4 132 876	6 473 556
Pagamentos a fornecedores	(5 845 043)	(5 303 917)
Pagamento ao pessoal	(1 105 022)	(928 178)
<i>Caixa gerada pelas operações</i>	(2 817 189)	241 461
Pagamento/recebimento do imposto sobre o rendimento	(7 105)	(3 334)
Outros recebimentos/pagamentos	(160 115)	(497 714)
<i>Fluxos de caixa das actividades operacionais (1)</i>	(2 984 410)	(259 587)
Fluxos de caixa das actividades de investimento		
Pagamentos respeitantes a:		
Activos fixos tangíveis	(90 266)	(152 863)
Investimentos financeiros	(770 530)	0
Recebimentos provenientes de:		
Activos fixos tangíveis	0	6 418
Investimentos financeiros	1 653	2 662
<i>Fluxo de caixa das actividades de investimento (2)</i>	(859 143)	(143 783)
Fluxos de caixa das actividades de financiamento		
Recebimentos provenientes de:		
Financiamentos obtidos	3 402 348	805 173
Realizações de capital e de outros instrumentos de capital próprio	1 030 559	0
Pagamentos respeitantes a:		
Financiamentos obtidos	(126 364)	(166 642)
Juros e gastos similares	(263 953)	(204 637)
<i>Fluxos de caixa das actividades de financiamento (3)</i>	4 042 592	433 894
Varição de caixa e seus equivalentes (1+2+3)	199 039	30 524
Efeito das diferenças de câmbio	(4 781)	(230)
Caixa e seus equivalentes no início do período	116 512	86 218
Caixa e seus equivalentes no fim do período	310 771	116 512

O Director 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 2017 E 2016

(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 atuais Estatutos. O capital estatutário da Sociedade é integralmente detido pelo Estado de Cabo Verde.

O objeto 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 direta e indiretamente com a referida exploração e, ainda, no exercício de outras atividades conexas ou complementares do seu objeto principal. A Sociedade é signatária de um acordo multilateral com a IATA - International Air Transport Association.

A Sociedade dispõe atualmente de uma frota de apenas uma aeronave Boeing 757 – AQ8, em regime de locação operacional, a qual se encontra inativo e em processo de devolução ao locador.

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 acionista 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 4 de maio de 2018.

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 adotadas

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

1.1 Ativos fixos tangíveis e depreciações

O ativo fixo tangível é valorizado pelo respetivo custo de aquisição, o qual inclui o preço da fatura do fornecedor acrescido de despesas de compra e instalação, líquido das respetivas

depreciações acumuladas e de perdas por imparidade (ver Notas 1.5 e 3), tendo-se verificado as seguintes derrogações a este princípio:

- ° Dois edifícios urbanos em Santiago e um edifício urbano em S. Nicolau foram, com referência a 1 de janeiro de 2004, reavaliados para os respetivos 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 ativo 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 respetivos coeficientes de correção monetária e (ii) em critérios de avaliação técnica direta, estimada com base no estado atual de uso e conservação e no respetivo 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 efetuado qualquer ajustamento na transição daí resultante, assumindo a Sociedade a valorização destes ativos pelo custo após este período.

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

As depreciações são calculadas 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):	
Motores de reserva e sobressalentes	8,33%
Equipamento de transporte	12,5% a 20%
Equipamento administrativo	8,33% a 25%
Outros ativos fixos tangíveis	10% a 20%

Os terrenos e o ativo fixo tangível em curso não são objeto de depreciação.

1.2 Ativo fixo tangível em regime de locação

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

Havendo, os ativos 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 ativo, calculada conforme descrito em 1.1

acima, é igualmente registada como custos na demonstração dos resultados do período a que respeita.

1.3 Propriedades 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 Ativos 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 ativos

Os ativos 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 ativo face ao seu valor recuperável. A quantia recuperável é a mais alta de entre o valor realizável de um ativo, menos os gastos para venda, e o seu valor de uso. Para realização de testes de imparidade, os ativos são agrupados ao mais baixo nível no qual se possam identificar separadamente fluxos de caixa (unidades geradoras de fluxos de caixa).

1.6 Inventários e ajustamentos

A Sociedade adota o sistema de inventário intermitente.

Os inventários são valorizados ao custo de aquisição, o qual inclui o valor da fatura 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 efetivos de cobrança associados às contas a receber de clientes e outros devedores, apurados por referência a critérios de gestão e de avaliação comercial, são objeto de ajustamento por imparidade.

1.8 Empréstimos obtidos

Os empréstimos obtidos são reconhecidos inicialmente ao seu valor nominal ou justo valor, quando diferente, deduzido dos respetivos custos de transação, quando incorridos, os quais são considerados como uma parcela dos juros suportados em cada período. Os encargos financeiros são calculados de acordo com a taxa de juro efetiva 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, exceto 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 e benefícios pós-emprego

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, exceto no caso referido em 1.11 abaixo.

No âmbito da reestruturação da Sociedade, foi negociado o termo do vínculo contratual com 130 trabalhadores, mediante o pagamento das correspondentes indemnizações, previsto que ocorra em 2018, e estabelecido um programa de pré-reforma por mútuo acordo com 62 trabalhadores. Essas responsabilidades foram objeto de provisão (ver Nota 13), no caso do plano de pré-reforma, registada pelo valor descontado.

1.11 Pensões de reforma antecipada

A Sociedade assumiu a responsabilidade com os encargos resultantes da reforma antecipada acordada com 22 trabalhadores em 2015 e 9 trabalhadores em 2016, dos quais presentemente apenas 20 permanecem no plano, a qual se encontra registada pelo seu valor descontado (ver Nota 13).

1.12 Conversão cambial – transações e saldos

As transações 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 transações com companhias aéreas membros da Câmara de Compensação.

No final de cada exercício, os saldos devedores e credores expressos em moeda estrangeira são atualizados 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 ativos 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 Coletivas, 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 2013 a 2017 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 ativos e passivos e a respetiva base tributável.

A base tributável dos ativos e passivos é determinada de forma a refletir as consequências de tributação decorrentes da forma como a empresa espera, à data do balanço, recuperar ou liquidar a quantia escriturada dos seus ativos 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 ativos são reconhecidos na medida em que seja provável que os lucros tributáveis futuros estarão disponíveis para utilização da diferença temporária. Os impostos diferidos ativos 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 respetivas 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 efetivamente realizado ou a venda cancelada, o montante da venda é transferido para proveitos do exercício ou contas a pagar, consoante o transporte tenha sido efetuado (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, respetivamente. 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 efetuado.

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 efetivamente realizadas, sendo refletidos 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. Em 2017, com a devolução dos aviões ATR e com o processo, em curso, da devolução do Boeing, as respetivas reparações programadas foram regularizadas (ver Nota 16).

1.17 Classificação como corrente e não corrente

Os ativos 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 Ativo 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, representando estas vendas cerca de 26,09% 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 transações a nível da atividade 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	
	2017	2016
Activo corrente	1 771 236	1 566 575
Passivo corrente	8 840 727	7 577 852
Fluxo de caixa das actividades operacionais	N/D	(2 984 410)
	<u>(7 069 491)</u>	<u>(8 995 687)</u>

N/D – Não disponível.

O ativo corrente encontra-se deduzido dos Inventários, destinados ao consumo (ver Nota 8), dos Adiantamentos a fornecedores e dos Diferimentos 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 atividades operacionais para 2017, não sendo, expectável, contudo, que venha a superar os mESC 7 069 491.

Assim, a Sociedade apresenta uma insuficiência de liquidez para o próximo exercício. De realçar, entretanto, o Acordo de Cessão de Créditos e Assunção de Dívidas celebrado entre

a TACV, a NEWCO - Reclamação e Resolução de Créditos, Sociedade Unipessoal, SA (entidade integralmente detida pelo Estado de Cabo Verde) e os Credores da TACV que o vierem a subscrever, no âmbito do qual se prevê a transferência de créditos detidos sobre a TACV num total de cerca de mESC 8 900 000 para a NEWCO (ver Nota 34), facto que irá solucionar o risco de liquidez existente. Refira-se que face aos acordos já alcançados, esses créditos não foram reclamados à Empresa em 2018. As necessidades de financiamento apresentadas em 2016 foram supridas em 2017 com recurso, principalmente, (i) ao apoio do acionista Estado (ver Nota 12) e (ii) a empréstimos bancários destinados ao apoio de tesouraria no valor total de cerca de mESC 1 960 000, com aval do Estado (ver Nota 14).

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 fatores, designadamente em eventos futuros em que se acredita virem a ocorrer de acordo com as circunstâncias atuais.

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 Ativos fixos tangíveis

Os movimentos ocorridos nos ativos fixos tangíveis e respetivas 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 2016							
Valor de aquisição ou reavaliado	21 421	350 624	1.446.113	76 342	589 816	142 019	2 626 334
Depreciação acumulada	-	(253 067)	(1 148 583)	(69 407)	(557 613)	(116 713)	(2 145 383)
Valor líquido	21 421	97 557	297 530	6 935	32 202	25 306	480 951
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)
Correções - depreciações acumuladas	-	(14 966)	-	-	-	-	(14 966)
Alienações/Abates - Valor 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)
Impairidades 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)	(566 341)	(120 975)	(2 222 594)
Impairidade acumulada	-	-	(66 000)	-	-	-	-
Valor líquido	21 421	48 584	190 940	6 933	25 884	22 260	316 023
VARIAÇÕES EM 2017							
Valor líquido inicial	21 421	48 584	190 940	6 933	25 884	22 260	316 023
Aquisições	-	-	20 725	-	1 747	1 578	24 050
Alienações-valor de aquisição ou reavaliado	-	-	(21 626)	-	(5 650)	-	(27 276)
Alienações-depreciação acumulada	-	-	20 887	-	5 640	-	26 527
Correções - depreciações acumuladas	-	11	7 969	478	(3 310)	(3 103)	2 046
Depreciação do exercício (Nota 24)	-	(6 110)	(53 704)	(2 002)	(7 891)	(4 299)	(74 007)
Impairidades do período	-	-	(17 519)	-	-	-	(17 519)
Valor líquido	21 421	42 486	147 673	5 409	16 421	16 436	249 845
POSIÇÃO A 31 DE DEZEMBRO DE 2017							
Valor de aquisição ou reavaliado	21 421	322 729	1 452 064	72 042	588 322	144 813	2 601 391
Depreciação acumulada	-	(280 243)	(1 220 873)	(66 633)	(571 902)	(128 377)	(2 268 028)
Impairidade acumulada	-	-	(83 518)	-	-	-	(83 518)
Valor líquido	21 421	42 486	147 673	5 409	16 421	16 436	249 845

Em 2017, as principais adições compreendem, essencialmente a aquisição de sobressalentes rotáveis para os aviões, no montante de mESC 19 885 (2016: mESC 17 634).

Em 2016, (i) a transferência para Propriedades de investimento (ver Nota 4) referia-se a um espaço comercial, localizado em Chã de Areia, arrendado, e (ii) as Correções de depreciações acumuladas relacionavam-se com edifícios e outras construções não depreciados, indevidamente, em exercícios anteriores (ver Nota 23).

Em 2017, foram constituídas perdas por imparidade no montante de mESC 17 519 para fazer face aos sobressalentes rotáveis dos ATR 72-500, devolvidos nesse ano, e do ATR 42 -500 devolvido em 2016, na parcela correspondente à perda de valor de realização estimada. Relativamente aos sobressalentes rotáveis do Boeing 757, em processo de devolução, não se

esperam perdas de valor, dado ser expetável a sua utilização em aviões idênticos da Loftleidir Icelandic, atualmente ao serviço da Sociedade.

Em 2016, as imparidades de mESC 66 000 referiam-se aos rotáveis do ATR 42-300 e Boeing 737, devolvidos anteriormente.

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

	2017				2016			
	Custo de aquisição	Amortizações acumuladas	Imparidades acumuladas	Valor líquido líquido	Custo de aquisição	Amortizações acumuladas	Imparidades acumuladas	Valor líquido líquido
Equipamento de voo de propriedade da Sociedade - Sobressalentes rotáveis	1 224 823	(1 009 825)	(83 518)	131 480	699 717	(529 940)	(66 000)	103 777
Máquinas, tractores e aparelhagem diversa	227 241	(211 048)	-	16 193	753 249	(666 086)	-	87 163
	<u>1 452 064</u>	<u>(1 220 873)</u>	<u>(83 518)</u>	<u>147 673</u>	<u>1 452 965</u>	<u>(1 196 025)</u>	<u>(66 000)</u>	<u>190 940</u>

À data do balanço, fazia parte da frota aérea da Sociedade apenas um boeing 757, em regime de locação operacional, o qual se encontrava inativo, devido a avaria, e em processo de devolução ao locador. Opera, entretanto, desde novembro de 2017 com dois outros boeings, em regime ACMI – Aircraft Crew Maintenance and Insurance, de propriedade da Loftleidir Icelandic.

Conforme referido acima, em 2017 a Sociedade devolveu os três ATR 72-500 que detinha em regime de locação operacional.

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

Localização	mESC		
	Custo de aquisição	Amortizações acumuladas	Valor líquido
Av. Amílcar Cabral - Plateau - Praia	134 818	99 510	35 308
Rua Serpa Pinto - Plateau - Praia	78 972	75 388	3 584
Chã de Areia - Praia	31 699	6 340	25 359
Miraflores - Lisboa - Portugal	27 900	22 413	5 487
Av. Liberdade - Lisboa - Portugal	26 945	26 945	-
Av. 5 de julho - Mindelo	21 333	21 333	-
Ribeira Brava - S. Nicolau I	7 774	7 207	567
S. Filipe - Fogo	3 687	3 687	-
	<u>333 128</u>	<u>262 823</u>	<u>70 305</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 2 536). Encontram-se valorizados ao custo de aquisição. Devido ao facto de se considerar o seu efeito imaterial, não foi determinado o respetivo justo valor.

5 Ativos intangíveis

Os movimentos ocorridos nos ativos intangíveis e respetivas amortizações resumem-se como segue (em mESC):

	PROGRAMAS DE COMPUTADOR	OUTROS ATIVOS INTANGÍVEIS	TOTAL
POSIÇÃO A 1 DE JANEIRO DE 2016			
Valor de aquisição ou reavaliado	120 362	43,787	164 149
Amortização acumulada	(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
Correcções/Anulações	-	78	78
Amortização do exercício (Nota 23)	(11 729)	(93)	(11 822)
Valor líquido	39 085	2 062	41 147
POSIÇÃO A 31 DE DEZEMBRO DE 2016			
Valor de aquisição ou reavaliado	120 452	43 850	164 302
Amortização acumulada	(81 367)	(41 788)	(123 155)
Valor escriturado	39 085	2 062	41 147
VARIAÇÕES EM 2017			
Valor líquido inicial	39 085	2 062	41 147
Aquisições	58	-	58
Correcções - amortizações acumuladas	4	-	4
Amortização do exercício (Nota 23)	(11 747)	-	(11 747)
Valor líquido	27 401	2 062	29 462
POSIÇÃO A 31 DE DEZEMBRO DE 2017			
Valor de aquisição ou reavaliado	120 510	43 850	164 360
Amortização acumulada	(93 110)	(41 788)	(134 898)
Valor escriturado	27 401	2 062	29 462

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

6 Outras contas a receber

		mESC	
		2017	2016
Outros devedores			
Corrente			
Agências BSP	(i)	313 694	320 737
Agências Aviareps	(i)	87 040	87 042
Caução IATA	(ii)	78 451	89 577
CASS - IATA Cargo Agents Portugal	(iii)	66 290	63 779
Retenção/descontos de impostos no exterior	(iv)	64 192	45 744
Agências de viagens	(v)	44 933	44 766
Capitol International - GSA CGO	(ix)	42 313	42 460
Halcyonair	(ix)	40 423	40 423
A.R.C. - A.C. APL. CHECK LIST	(vi)	37 258	71 913
Despesas a imputar	(vii)	35 478	168 931
Novo Aeroporto da Praia	(viii)	31 652	31 652
Interprise- Fortaleza CGO	(ix)	30 279	28 651
Assotour Agência de Viagens	(ix)	29 189	29 189
Entremares - Viagem e Turismo Lda	(ix)	28 905	28 905
Euroatlantic Airways		28 076	-
SPDH - Serv. Portug. de Handling	(ix)	22 172	22 172
LAM - Linhas Aéreas Moçambicanas	(ix)	17 666	17 666
Todo Air Associates	(ix)	15 072	15 072
NDC- Galileo	(ix)	13 691	13 691
Air Consult	(ix)	12 733	12 733
Clínica Odonto Estomatogica	(ix)	11 275	11 275
Magellan Group	(ix)	10 783	10 783
Vendas internet		9 742	38 451
Bulgarian Carter Company	(ix)	6 091	6 091
Thomsonfly Ltd	(ix)	5 896	5 896
Outros		146 719	123 093
		1 230 014	1 370 692
Perdas por imparidade acumuladas	(ix)	(930 520)	(864 367)
	(A)	299 494	506 325
Não corrente			
AerCap - Aviation Solutions	(B) (x)	-	38 116
Fornecedores - corrente			
AerCap - Aviation Solutions	(x)	9 782	-
Everjets Aviação Executiva, SA	(ix)	54 517	54 517
Outros		152 558	125 892
		216 857	180 409
Perdas por imparidade acumuladas	(ix)	(142 450)	(103 146)
	(C)	74 406	77 263
Fornecedores conta caução			
Corrente	(D)	207	207
Não Corrente	(E)	147 715	173 814
Saldo total de Outras contas a receber			
Corrente	(A) + (C) + (D)	374 108	583 795
Não corrente	(B) + (E)	147 715	211 929

(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 400 734 (2016: mESC 407 778), dos quais mESC 362 468 são considerados em imparidade e integram o saldo de Perdas por imparidades acumuladas referido em (ix) abaixo.

(ii) Caução IATA

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

(iii) CASS – IATA Cargo Agents Portugal

Esta entidade é uma rede de agências de transporte de cargas que operam em Portugal. Deste saldo, o montante de mESC 61 465 encontra-se em imparidade.

(iv) Retenção/descontos de impostos no exterior

O saldo desta rubrica resulta da retenção na fonte das operações normais da Sociedade a receber das Administrações Fiscais da França, Holanda, Portugal e Itália, líquido de encontros de contas efetuados entre as partes com outros impostos devidos àquelas entidades. Encontra-se em curso a análise da razoabilidade daquele saldo.

(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 2017 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 (ix) abaixo.

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

Esta entidade é uma rede de agências de viagens que operam nos Estados Unidos da América. O saldo encontra-se em imparidade à data do balanço.

(vii) Despesas a imputar

O saldo desta rubrica relaciona-se, essencialmente, com faturas referentes a reparações de componentes de aviões efetuadas em 2017 mas cujo serviço foi concluído em 2018. Da análise efetuada ao saldo transitado do exercício anterior, resultaram regularizações no montante de mESC 119 682, registado por contrapartida de Outros gastos e perdas (ver Nota 23 (i)).

(viii) Novo Aeroporto da Praia

O saldo desta rubrica representa o custo de obras efetuadas 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.

(ix) Perdas por imparidade acumuladas

A Sociedade adota 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 2017 foi registado um reforço de perdas por imparidades no valor de mESC 105 457 (2016: mESC 137 519). Os saldos das entidades identificadas em (vi) 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	
	2017	2016
Agências BSP e Aviareps	362 468	364 152
Agências de viagens	44 933	44 766
Outros devedores	523 119	455 450
Fornecedores (saldos devedores)	142 450	103 146
	<u>1 072 970</u>	<u>967 513</u>

(x) AerCap – Aviation Solutions

Em 2016, o saldo desta rubrica correspondia ao contravalor descontado de cerca de 600 milhares de dólares dos Estados Unidos entregue pela Sociedade a esta entidade a título de caução - "Security deposit" - referente ao "Aircraft Lease Agreement" do avião Boeing 757 (Emigranti) assinado em 2014, o qual no final do contrato seria devolvido aos TACV. Não sendo remunerado, o valor da caução foi objeto de atualização por referência à taxa de juro média dos financiamentos da Sociedade (6,67%).

Em 2017, a companhia negociou a devolução do Boeing 757 à locadora, conforme *Term Sheet* assinado entre as partes em dezembro de 2017, tendo a locadora retido a respetiva caução como compensação pela entrega antecipada do avião. Na sequência do registo contabilístico da devolução do avião, foi regularizado o efeito remanescente do desconto, no montante de mESC 22 195, por contrapartida de ganhos financeiros (ver Nota 25). O registo, efetuado no âmbito do *Term Sheet*, resume-se como segue:



	<u>mESC</u>
Encargos com a devolução do avião:	
◦ Reparação de dois motores (1 300 000 USD), registados em Credores por acréscimos de gastos (ver Nota 16 (ii))	158 666
◦ Compensação acordada pelo termo antecipado, equivalente ao valor da caução (600 000 USD), após anulação do efeito remanescente do desconto - ver acima	<u>56 000</u>
Total de encargos	214 666
Anulação de provisão para grandes reparações do avião (ver Nota 16 (vi))	<u>(147 190)</u>
Perda, registada em Outros gastos e perdas (ver Nota 23)	<u>67 476</u>

Conforme evidenciado acima, a AerCap apresenta ainda um saldo devedor de mESC 9 782, cuja natureza e razoabilidade se encontram em fase de análise.

7 Outros ativos financeiros

O saldo desta rubrica corresponde aos seguintes depósitos a prazo que se encontram cativos:

	<u>mESC</u>	
	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Depósitos a prazo		
◦ Caixa Económica de Cabo Verde	784 597	14 066
◦ Millenium BCP	47 567	47 567
◦ Outros bancos	<u>4 566</u>	<u>4 566</u>
	<u>836 731</u>	<u>66 200</u>

Os depósitos na Caixa Económica de Cabo Verde, no montante total de mESC 784 597, destinam-se, essencialmente, a garantir as contas correntes caucionadas concedidas pelo banco, no valor total de mESC 770 530 (ver Nota 14). Estes depósitos foram efetuados com recurso ao financiamento obtido do Banco de Negócios Internacional (ver Nota 14). Os restantes depósitos cativos são a favor de fornecedores diversos.

Vencem juros à taxa anual que varia entre 1,35% e 4 %.

8 Inventários

	mESC	
	2017	2016
Material de Consumo para aviões		
ATR 42	220 615	231 059
Boeing	189 478	192 798
Diversos	36 233	40 838
	<u>446 326</u>	<u>464 695</u>
Material de catering	22 617	36 164
Material de consumo de economato	18 003	19 194
Outros	8 087	7 713
	<u>48 707</u>	<u>63 071</u>
Material em trânsito	<u>8 194</u>	<u>13 292</u>
	503 227	541 058
Perdas por imparidade acumuladas	<u>(176 281)</u>	<u>(126 211)</u>
	<u>326 945</u>	<u>414 847</u>

Os materiais em trânsito compreendem materiais de consumo para aviões.

As perdas por imparidade em inventários foram, em 2017, reforçadas em mESC 53 799 para fazer face, parcialmente, aos materiais de consumo (a) dos ATR 72-500, devolvidos ao locador nesse ano e (b) do ATR 42-500 devolvido em 2016, cuja utilização ou realização não é expetável. Em 2016, o reforço foi de mESC 98 942, referentes aos consumíveis do ATR 42-300, devolvido anteriormente, e do Boeing 737 devolvido em 2016, dos quais mESC 3 729 foram revertidos em 2017.

Relativamente aos consumíveis do Boeing 757, em processo de devolução, não se esperam perdas de valor, dado ser expetável a sua utilização em aviões idênticos da Loftleidir Icelandic, atualmente ao serviço da Sociedade.

9 Clientes

	mESC	
	2017	2016
Clientes conta corrente		
INPS	330 329	293 018
Cabo Verde Time	80 127	80 127
Gambia International Airways	72 764	72 764
Ceiba Intercontinental	41 419	-
Cabo Verde Handling	38 334	23 882
Alfa Comunicações Lda	36 738	36 738
RTC - Rádio Televisão de Cabo Verde	18 057	18 057
Nasair	17 495	17 495
Guarda Costeira	16 398	18 382
Airport Enhancement & Finance	12 364	12 364
Instituto do Emprego	11 890	11 890
Agencia de Aviação Civil	11 427	8 135
Euroatlantic Airways	11 195	11 195
Cabo Verde Express	11 002	10 386
Orbitur-Viagens e Turismo	10 280	12 006
Agência Mudialtours	8 296	8 296
Cabo Verde Telecom	6 980	4 977
Correios de Cabo Verde	4 954	4 745
Novatur Agencia de Viagens	1 145	1 718
ESDIME	1 002	1 002
Agência Girassol	925	5 461
Iata Montreal	907	558
IATA Geneva	886	100
Agencia de Viagens de Cabo Verde	119	2 176
Air Zimbabwe, Corp.	27	2 871
ASA	-	42 033
Outros, inferiores a mESC 10.000	283 574	312 742
	<u>1 028 633</u>	<u>1 013 116</u>
Perdas por imparidade acumuladas	<u>(524 321)</u>	<u>(498 795)</u>
	<u>504 312</u>	<u>514 320</u>

A Sociedade adota o critério de reconhecer em imparidade 100% dos saldos de clientes vencidos há mais de 12 meses, excetuando casos específicos de clientes que também apresentam saldos credores de montante superior ao devedor. As Perdas por imparidade acumuladas em saldos de clientes foram, em 2017, reforçadas em mESC 25 526 (2016: mESC 59 650).

10 Estado e outros entes públicos

	mESC	
	2017	2016
Saldos devedores		
IVA - Imposto sobre o Valor Acrescentado	9 466	261 691
Outros impostos	9 542	9 958
	<u>19 008</u>	<u>271 649</u>
Saldos credores		
Imposto Único sobre Rendimentos	749 833	905 995
INPS - Previdência Social	995 226	835 837
Imposto de selo	173 297	173 299
Outros	914	914
	<u>1 919 270</u>	<u>1 916 045</u>

Em setembro de 2017, o saldo a receber do IVA, no montante de mESC 264 291, foi compensado com o Imposto Único sobre Rendimentos, nos termos do memorando de entendimento celebrado com a Repartição de Finanças da Praia.

Os saldos credores do Imposto Único sobre Rendimentos, do INPS e do Imposto de selo incluem cerca de mESC 739 824, mESC 970 356 e mESC 173 299, respetivamente, em mora à data do balanço. Refira-se, contudo, que as dívidas fiscais e para com o INPS serão transferidas para a NEWCO (ver Nota 34).

11 Caixa e depósitos bancários

	mESC	
	2017	2016
Caixa	12 418	14 049
Depósitos à ordem		
Bancos nacionais:		
◦ Caixa Económica de Cabo Verde	20 106	36 623
◦ Banco Comercial do Atlântico	17 773	5 116
◦ Banco Caboverdiano de Negócios	16 173	3 673
◦ Banco Interatlântico	4 574	1 356
◦ Banco Angolano de Investimentos	4 292	14 308
◦ Outros bancos nacionais	151	862
	63 068	61 938
Bancos estrangeiros		
◦ ABN	7 318	2 917
◦ Fleet Bank	5 209	3 090
◦ ITAU	4 103	-
◦ Banco Popular Espanhol	2 864	440
◦ Millenium BCP	2 119	533
◦ BNP	1 256	-
◦ Banco da Africa Ocidental	1 124	1 970
◦ S.G.B.S	321	30 466
◦ Outros	811	471
	25 126	39 886
◦ Transferência entre bancos	45 123	44 773
	145 735	160 646
Depósitos à prazo		
Caixa Económica de Cabo Verde	695 772	-
Total Caixa e depósitos bancários	841 507	160 646

A diferença entre o saldo acima de mESC 841 507 e o saldo de mESC 310 771 conforme a demonstração de fluxos de caixa, no valor de mESC 530 737, corresponde a descobertos bancários contratados, inicialmente registados em depósitos bancários, e evidenciados na rubrica de Financiamentos (ver Nota 14).

Os Outros recebimentos/pagamentos da atividade operacional no valor de mESC 160 115 constantes da Demonstração de fluxos de caixa relacionam-se, essencialmente (a) com pagamentos (i) de taxa de passageiros e outros impostos efetuados no estrangeiro (cerca de mESC 104 400), (ii) taxas de serviços bancários (cerca de mESC 26 500), (iii) alojamento de tripulantes no estrangeiro (cerca de mESC 47 400), (iv) subsídio e deslocações e estadas (cerca de mESC 19 800) e (v) de diversas operações (cerca de mESC 246 206) e (b) recebimento do IVA no montante de mESC 264 291, na sequência do memorando de entendimento celebrado com a Repartição de Finanças da Praia. O mesmo montante foi



utilizado para pagar o Imposto Único sobre Rendimentos (ver Nota 10), incluído na rubrica de Pagamentos ao pessoal.

12 Capital próprio

Os movimentos registados em 2017 e em 2016 nesta rubrica encontram-se evidenciados na Demonstração de Alterações no Capital Próprio.

Capital realizado

O capital da Sociedade em 31 de dezembro de 2017 e 2016, integralmente realizado, ascende a mESC 1 000 000 e é detido pelo Estado Caboverdiano.

Outros instrumentos de capital próprio

O aumento do saldo em 2017 de mESC 1 174 755 resulta de pagamentos por conta da TACV efetuados pelo acionista Estado de Cabo Verde, que aprovou a sua conversão em Instrumentos de capital. O saldo compreende ainda (i) mESC 1 145 369 de empréstimos concedidos pelo acionista, 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 efetuados pelo acionista 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 afetação 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	
		2017	2016
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 coletiva ou de serviços coletivos aos trabalhadores. A dotação anual que lhe era destinada não poderia exceder 5% dos resultados líquidos do exercício respetivo.
- (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 ativos fixos tangíveis efetuadas em anos anteriores, em virtude do valor escriturado destes ativos ter sido assumido 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

O movimento de mESC 2 311 636 registado a débito resulta da aplicação do resultado do exercício de 2016.

Conforme evidenciado no Balanço, a Sociedade apresenta um Capital próprio negativo no valor de mESC 11 945 553 em 31 de dezembro de 2017. Com a transferência de passivos para a Newco, no montante previsto de mESC 8 930 000, valor esse que deverá ser convertido em capital social (ver Nota 34), a situação de perda de capital manter-se-á, embora de valor inferior.

13 Provisões

	mESC	
	2017	2016
Corrente		
Reestruturação do Pessoal - Benefícios pós-emprego	646 291	-
Reestruturação do Pessoal - Programa Pré-reforma por mútuo acordo	87 628	-
Plano de Reforma Antecipada	21 764	28 301
	<u>755 683</u>	<u>28 301</u>
Não Corrente		
Reestruturação do Pessoal - Programa Pré-reforma por mútuo acordo	292 161	-
Plano de Reforma Antecipada	40 582	58 147
Processos Judiciais e Riscos e Encargos Diversos	118 525	107 454
Retroativos das Anuidades	177 877	181 641
	<u>629 144</u>	<u>347 242</u>

A provisão para benefícios pós-emprego resulta do processo de reestruturação da Sociedade, no âmbito do qual se prevê o termo do vínculo contratual com 130 trabalhadores, de acordo com o plano estabelecido pela Sociedade, anunciado publicamente em 2017 e presentemente em fase final de negociação com os trabalhadores. O saldo de mESC 646 291, representa o encargo total das indemnizações, cujo pagamento integral prevê-se que ocorra em 2018.

A provisão para o Programa Pré-Reforma por mútuo acordo representa o valor descontado dos encargos totais com a pré-reforma acordada com 62 trabalhadores, no âmbito processo de reestruturação referido acima. A taxa de desconto utilizada foi de 6,48%, correspondente à taxa média ponderada dos empréstimos da Sociedade em 2017.

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, dos quais presentemente apenas 20 permanecem no plano. 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, para o Programa Pré-Reforma por mútuo acordo (PRMA) e para Plano de Reforma Antecipada (RA) são como segue (em mESC):

Ano	mESC					
	Valor a pagar		Desconto		Valor descontado	
	PRMA	RA	PRMA	RA	PRMA	RA
2018	93 307	23 174	5 678	1 410	87 628	21 764
2019	80 821	17 625	9 538	2 080	71 284	15 545
2020	72 639	10 454	12 471	1 795	60 168	8 659
2021	64 873	7 825	14 408	1 738	50 465	6 087
2022 e seguintes	164 300	16 785	54 056	6 494	110 244	10 291
	475 940	75 863	96 151	13 517	379 789	62 346

Os referidos planos preveem o pagamento de ordenados, os encargos com a previdência social e outros custos até os trabalhadores atingirem a idade de reforma, altura em que passarão para o regime oficial, patrocinado pelo INPS.

Os movimentos registados na rubrica de provisão para processos judiciais, suportados pela opinião da assessoria jurídica da Sociedade, estão relacionados, fundamentalmente, com os processos de foro laboral instaurados por empregados ou ex-empregados e compreendem (i) o reforço de mESC 33 191 (2016: mESC 16 452) para fazer face a novos processos de foro laboral instaurados por empregados, (ii) utilização de mESC 9 606 (2016: 41 833) referentes a pagamentos efetuados e (iii) anulação de mESC 12 514 (2016: mESC 17 089) relativamente à atualização de estimativa de valores a pagar. Em 2016, verificou-se ainda a 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 diferendo associado ao contrato de aluguer de uma aeronave.

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 74 410 relacionados com processos instaurados por empregados ou ex-empregados e (iii) mESC 44 115 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.



Os movimentos registados na rubrica de provisões são os seguintes:

	mESC					TOTAL
	Riscos e encargos diversos	Processos Judiciais em curso	Plano de Reforma Antecipada	Anuidades	Reestrutur- ração do pessoal	
POSIÇÃO A 31 DE DEZEMBRO DE 2016						
Saldo inicial	8 950	293 099	71 927	181 641	-	555 617
Reforço	209	16 243	38 741	-	-	55 193
Utilização	-	(41 833)	-	-	-	(41 833)
Anulação	-	(17 089)	(24 220)	-	-	(41 309)
Transferência	-	(152 124)	-	-	-	(152 124)
Valor escriturado	9 159	98 296	86 448	181 641	-	375 544
POSIÇÃO A 31 DE DEZEMBRO DE 2017						
Saldo inicial	9 159	98 296	86 448	181 641	-	375 544
Reforço	-	33 191	-	-	1 026 079	1 059 270
Utilização	-	(9 606)	-	(3 050)	-	(12 656)
Anulação	-	(12 514)	(24 103)	(714)	-	(37 331)
Valor escriturado	9 159	109 366	62 346	177 877	1 026 079	1 384 827

O saldo de mESC 1 021 940 evidenciado na Demonstração dos resultados resulta do reforço de mESC 1 059 270 e da anulação de mESC 37 331.

14 Financiamentos obtidos

	2017			2016		
	Corrente	Não Corrente	Total	Corrente	Não Corrente	Total
Empréstimos bancários						
° Caixa Económica de Cabo Verde						
Financiamento mESC 1 200 000	(A) 55 645	1 043 325	1 098 969	52 152	1 098 969	1 151 121
Financiamento mESC 244 512	(A) 10 586	215 723	226 309	9 823	226 309	236 132
Financiamento mESC 137 286	(A) 5 981	120 605	126 586	5 550	126 586	132 136
Contas Correntes Caucionadas	(B) 1 070 530	-	1 070 530	-	-	-
Descoberto bancário	(C) 527 272	-	527 272	-	-	-
° Millennium BCP	(D)					
Conta corrente caucionada	18 841	-	18 841	32 073	-	32 073
° BCN	(E)					
Financiamento mESC 100 000	15 057	67 639	82 695	13 972	82 695	96 667
Financiamento mESC 175 000	21 929	153 071	175 000	-	-	-
° BPI	(F)					
Financiamento - USD 2 000 000	184 994	-	184 994	-	-	-
° BNI	(G)					
Financiamento - EUR 13 500 000	-	1 488 578	1 488 578	-	-	-
Empréstimos obrigacionistas						
° Banco BAI (série A)	(H) 31 667	364 167	395 833	31 667	395 833	427 500
° INPS (Série B)	(H) 19 792	455 208	475 000	-	475 000	475 000
° BAI Obrigações Série C	(I) -	140 000	140 000	-	140 000	140 000
° BCN Obrigações Série C	(I) -	200 000	200 000	-	200 000	200 000
° BI (Garantia) Obrigações Série C	(I) -	60 000	60 000	-	60 000	60 000
° CECV (Impar) Obrigações Série C	(I) -	50 000	50 000	-	50 000	50 000
Descobertos bancários	6 685	-	6 685	44 134	-	44 134
Empréstimo do Estado	(J) 497 310	-	-	-	-	-
	<u>2 466 287</u>	<u>4 358 315</u>	<u>6 327 293</u>	<u>189 371</u>	<u>2 855 393</u>	<u>3 044 764</u>

Os financiamentos não correntes têm a seguinte maturidade (em mESC):

	CECV	BCN	BNI	Obrigações	Total
2019 - 2020	159 811	87 107	1 488 578	211 731	1 947 225
2021 - 2022	182 781	95 937	-	211 731	490 449
Após 2022	1 037 061	37 667	-	845 913	1 920 641
	<u>1 379 653</u>	<u>220 710</u>	<u>1 488 578</u>	<u>1 269 375</u>	<u>4 358 315</u>

Refira-se, contudo, que nos termos do Acordo de Cessão de Créditos e Assunção de Dívidas, os saldos das instituições financeiras e das obrigações apurados com referência à data do balanço serão transferidos para a NewCo (ver Nota 34).

(A) Caixa Económica de Cabo Verde - Financiamentos

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) Caixa Económica de Cabo Verde – Contas correntes caucionadas

Compreende três contas correntes caucionadas contratadas em 2017, tendo a Sociedade constituído a favor do banco a domiciliação de 100% das receitas resultantes da sua atividade em todas as suas vertentes de negócio. As restantes condições resumem-se como segue:

Conta corrente caucionada - mESC 300 000

Financiamento por um período de 1 ano, destinado ao pagamento do fornecedor Elix e ao reforço de tesouraria. Vence juros mensalmente, à taxa anual de 8%.

Em garantia do cumprimento das obrigações pecuniárias assumidas, o Estado de Cabo Verde prestou o necessário aval.

Conta corrente caucionada mESC 220 000

Financiamento por um período de 6 meses, destinado ao reforço de tesouraria. Vence juros mensalmente, à taxa anual de 7%.

Como garantia de todas as obrigações, a TACV constituiu a favor da Caixa o penhor sobre o depósito a prazo nº 261213820018 junto do banco, até ao montante de mESC 220 000, o qual se mantém cativo, não podendo ser movimentada enquanto perdurarem as obrigações da Sociedade.

Conta corrente caucionada mESC 550 000

Financiamento por um período de 6 meses, destinado ao reforço de tesouraria, por. Vence juros mensalmente, à taxa anual de 7%.

Como garantia de todas as obrigações, a TACV constituiu a favor da Caixa o penhor sobre o depósito a prazo nº 261213820017 junto do banco, até ao montante de mESC 550 000, o qual se mantém cativo, não podendo ser movimentada enquanto perdurarem as obrigações da Sociedade.

(C) Caixa Económica de Cabo Verde – Descoberto bancário

Compreende o valor utilizado a 31 de dezembro de 2017 de descobertos bancários autorizados pela Caixa. Em 2018 esse descoberto foi convertido em conta corrente caucionada.

(D) 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.

(E) 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.

Financiamento mESC 175 000

O saldo corresponde ao empréstimo, contratado em 31 de dezembro 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 3 026, vencendo-se a primeira em fevereiro de 2018, após um período de carência de 1 ano.

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.

(F) Banco de Negócios Internacional

O saldo corresponde ao contravalor de um empréstimo de EUR 13 500 000, contratado em 13 de novembro de 2017, destinado a fazer face às indemnizações a pagar aos trabalhadores no âmbito do processo de reestruturação da Sociedade. Vence juros à taxa nominal de 5,5%. O capital financiado, acrescido dos respetivos juros será reembolsado integralmente no final de 2 anos.

Tem como garantia o aval do Estado de Cabo Verde

(G) Banco Privado Internacional

O saldo corresponde ao contravalor de um empréstimo de USD 2 000 000, contratado em 9 de maio de 2017, destinado a dar suporte a operações de tesouraria. Vence juros à taxa anual de 6,5%. O capital financiado acrescido dos juros, será reembolsado integralmente numa única prestação no final de 1 ano.

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

(H) Empréstimo obrigacionista – Séries A e B

Corresponde à parcela remanescente de um financiamento contratado em 25 de 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), respetivamente.
- (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 atividade operacional da Sociedade, correspondentes a 1/6 da prestação seguinte.

(I) 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.

(J) Empréstimo do Estado

O saldo representa transferências efetuadas pelo Estado entre fevereiro e junho de 2017, destinadas a fazer face a compromissos junto de fornecedores e ao processo de reestruturação em curso. O empréstimo não é remunerado e o reembolso deveria ter ocorrido até 31 de dezembro de 2017, o que não aconteceu.

15 Fornecedores

	mESC	
	2017	2016
Fornecedores conta corrente		
Nacionais		
◦ ASA - Aeroportos e Segurança Aérea, S.A.	609 233	613 347
◦ ENACOL	294 244	313 177
◦ Hotel Praia Mar	43 209	22 294
◦ Cabo Verde Express	33 736	33 736
◦ Alfândega do Sal	21 494	19 678
◦ Alfândega da Boavista	19 719	19 719
◦ Hotel Oasis Salinas Sea	11	6 727
◦ Outros	129 993	137 539
	<u>1 151 638</u>	<u>1 166 216</u>
Estrangeiros		
◦ ITP - Industria de Turbo Propulsores	180 043	196 457
◦ Daimler Benz Aerospace	81 300	157 151
◦ ASECNA	77 068	81 303
◦ Boeing	67 338	83 045
◦ Eurocontrol	36 731	36 444
◦ BP Portugal	26 256	19 672
◦ VisionWare	16 478	18 414
◦ World Fuel Services Europe Ltd	12 345	11 077
◦ Newrest	10 664	10 983
◦ Aeroporto de Paris	9 367	16 014
◦ Barcelo Viagens	7 576	2 120
◦ United Technologies Intern.	6 965	7 977
◦ Portway	5 157	14 590
◦ Sabena technics	3 622	21 781
◦ AVTRADE	3 487	2 771
◦ ATR - AERO INTERNATIONAL REGIONAL	3 034	736
◦ Binter Canarias	3 011	85
◦ Ads - Agence Nat. Aerop. Senegal	2 725	3 478
◦ AVIANET	2 437	10 428
◦ INAC - Instituto Nacional Aviação Civil	2 250	51 669
◦ Loftleidir Icelandic	2 077	-
◦ JEPPESEN	1 999	5 758
◦ Lufthansa Technik	971	226
◦ American General Supplies, Inc	714	15 551
◦ Nav - Aeroporto Lisboa	39	4 830
◦ Hydraulic Repair & Support	-	2 768
◦ Intervistas	-	4 029
◦ AerCap - Aviation Solutions	-	137 548
◦ Outros	177 279	198 102
	<u>740 935</u>	<u>1 115 008</u>
	<u>1 892 573</u>	<u>2 281 224</u>
Fornecedores conta cauções		
◦ Corrente	9 055	9 055
◦ Não corrente	1 650	1 650
	<u>10 705</u>	<u>10 705</u>
Fornecedores contas facturas em recepção e conferência	(56 982)	(56 971)
Fornecedores por acréscimo de gastos	<u>2 017</u>	<u>2 017</u>
Saldo total de Fornecedores		
Corrente	<u>1 846 663</u>	<u>2 235 326</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 (mESC 674 792), líquido de saldos a receber da mesma entidade de mESC 65 559. Em março de 2018 as duas entidades assinaram o Memorando de encontro de contas, o qual prevê que o referido saldo será transferido para a Newco.

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

O valor a pagar à ITP - Indústria de Turbo Propulsores relaciona-se com serviços de reparação de motores de aeronaves.

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).

Em 2016, a dívida para com a AerCap – Aviation Solutions relacionava-se com o contrato de leasing operacional do Boeing 757 que fazia parte da frota da Sociedade, em dívida à data do balanço. As receitas realizadas através do BSP no mercado português encontravam-se consignadas à locadora AerCap.

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

16 Outras contas a pagar

	mESC	
	2017	2016
Outros credores - Correntes		
Cabo Verde Handling (i)	750 032	517 767
Credores por pagamentos diferidos (ii)	288 331	597 444
Taxas de aeroporto - passageiros	194 396	178 672
LTE - International Airways (iii)	152 125	152 125
Instituto de Aeronáutica Civil	129 935	118 311
Encargos com o pessoal - férias a pagar (ver Nota 1.10)	122 536	166 820
Taxas de aeroportos sobre cargas (iv)	54 869	54 110
Gambia International	51 869	51 869
White Airways	48 628	48 672
Agências e Delegações dos TACV (v)	44 978	50 752
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	10 487	10 719
Arnaldo Silva & Associados	6 674	-
Elix Assets7 Limited (vi)	-	331 206
Reparações em aeronaves programadas (vii)	-	70 340
Euroatlantic Airways (viii)	-	68 364
Direcção Geral do Tesouro (ix)	-	78 569
Clearing House	-	7 337
Outros, inferiores a mESC 10 000	205 928	172 181
	<u>2 169 355</u>	<u>2 783 825</u>
Outros credores - Não correntes		
Reparações em aeronaves programadas (vii)	-	91 582
	<u>-</u>	<u>91 582</u>
Clientes - saldos credores		
TAP Air Portugal	94 547	95 682
Aeroporto International Baise Diagne	48 011	60 241
Binter Canarias	43 165	-
LAM-Linhas Aereas Mocambique	37 654	37 935
Air Senegal International	27 205	27 205
IBERIA-Lineas Aereas De Espana	22 557	22 673
Deutsche Lufthansa	20 596	21 421
Amadeus Marketing, S.A.	16 560	28 169
Portugalia	11 807	11 807
TAAG - Linhas Aereas de Angola	11 446	11 119
TAM -Transportes Aéreos S.A.	7 161	7 387
Outros	98 442	129 644
	<u>439 152</u>	<u>453 284</u>
Saldo total de outras contas a pagar		
Corrente	<u>2 608 507</u>	<u>3 237 109</u>
Não corrente	<u>-</u>	<u>91 582</u>

(i) Cabo Verde Handling

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

(ii) Credores por pagamentos diferidos

O saldo desta rubrica compreende, essencialmente:

- (a) mESC 158 666 de encargos a pagar com a devolução antecipada do Boeing 757, relacionados com a a reparação de dois (ver Nota 6 (ix)).
- (b) mESC 54 521 (2016: mESC 132 356) relacionados com a especialização de gastos cujas faturas foram recebidas em 2018, relacionados, essencialmente, com taxas aeroportuárias e do sistema de reservas referentes ao mês de dezembro de 2017 e com especialização de juros de empréstimos obtidos. Da análise efetuada ao saldo transitado do exercício anterior, resultaram regularizações no montante de mESC 43 366, registado por contrapartida de Outros rendimentos e ganhos (ver Nota 23).

Em 2016, compreendia ainda mESC 465 088 resultantes do *Debt Settlement and Reestructuring Agreement (DSRA)*, em que 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.

(iii) LTE – International Airways

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

(iv) Taxas de aeroportos sobre cargas

Representam taxas sobre cargas já transportadas mas ainda não faturadas pelas entidades gestoras dos aeroportos.

(v) 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 2017 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.

(vi) Elix Assets 7 Limited

Em 2016, o saldo relacionava-se com o contrato de leasing operacional dos três aviões ATR (CBT, CBU e CBV). Na sequência da devolução dos aviões, o saldo foi regularizado em 2017, tendo sido feitas regularizações no montante de mESC 30 172, registado por contrapartida de Outros rendimentos e ganhos (ver Nota 22).

(vii) Reparações em aeronaves programadas

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

	mESC	
	2017	2016
Posição no início do período	161 921	797 050
Movimentos no exercício:		
Reforços (a)	202 657	314 755
Utilizações (b)	(52 654)	(87 812)
Anulações (c)	(7 810)	(198 039)
Regularizações (d)	(274 141)	(698 502)
Reavaliação Cambial	(29 974)	34 470
Posição no fim do período	-	161 921

- (a) Representam o reconhecimento dos custos com reparações já programadas, mas ainda não realizadas (ver Nota 20).
- (b) No decurso do exercício de 2017 foram concretizadas reparações desta natureza no montante de mESC 72 038 (2016: mESC 403 331), dos quais (a) mESC 52 654 (2016: mESC 87 812) haviam sido provisionados e (b) mESC 19 384 (2016: mESC 219 486) foram comparticipados pela AerCap no âmbito das rendas variáveis pagas e reconhecidas antecipadamente como custos. Em 2016, os restantes mESC 96 033 resultaram de reparações efetuadas e que não se encontravam provisionadas (ver Notas 1.16 e 20).
- (c) Compreende mESC 7 810 (2016: mESC 25 966) de anulação de excesso de provisões constituídas em exercícios anteriores. Em 2016, compreendia ainda mESC 172 074 referentes 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.
- (d) Referem-se, essencialmente, a provisões constituídas para as aeronaves ATR 72-500 (mESC 126 507) e para o Boeing 757 (mESC 147 190), cujas entregas antecipadas foram negociadas com as locadoras Elix Assets 7 Limited, no âmbito do *Settlement Deed and Release* assinado em Maio de 2017 e com a e AERCAP, no âmbito do *Term Sheet* celebrado em 7 de Dezembro de 2017, respetivamente.

Em 2016, compreendia, 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 Restructuring Agreement* assinado entre as partes em Outubro de 2016.

(viii) Euroatlantic airways

Em 2016, o saldo desta rubrica compreendia valores em dívida referentes a contratos de aluguer de aeronaves.

(ix) Direcção Geral do Tesouro

Em 2016, o saldo desta rubrica correspondia a duas ordens de pagamento emitidas pelo Tesouro do Estado, enquanto acionista único, para liquidação de dívidas da TACV. Não se encontravam acordadas as condições de reembolso deste saldo pela Sociedade. Em 2017, esse saldo foi transferido para capital próprio (ver Nota 12), na sequência da decisão do acionista Estado em o converter em capital social.

17 Diferimentos passivos

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

18 Vendas e Prestação de serviços

	mESC	
	2017	2016
Receitas de tráfego		
Passagens	2 580 390	4 043 514
Anulação de Bilhetes não utilizados	356 115	318 081
Excesso de bagagem	64 255	136 537
Carga e correio	82 919	110 968
	<u>3 083 679</u>	<u>4 609 100</u>
Serviços secundários		
Taxa de emissão de cartas de porte	21 919	35 697
Comissões de tráfego	12 079	8 987
Reparação de componentes de aviões	133 032	6 000
Outros	7 152	1 857
	<u>174 183</u>	<u>52 541</u>
Total de Prestação de serviços	<u>3 257 862</u>	<u>4 661 641</u>

Os mESC 356 115 representam a melhor estimativa do valor dos bilhetes de transporte de passageiros e carga emitidos até 31 de dezembro de 2016 e não utilizados, reembolsados, anulados ou trocados até 31 de dezembro de 2017.

Os mESC 133 968 referem-se a serviços de reparação de aviões prestados, essencialmente, à CEIBA Intercontinental, Elix Assets 7 Limited e Guarda Costeira.

A diminuição verificada em 2017 nas receitas de tráfego deve-se (i) à significativa redução dos voos domésticos e regionais com a descontinuidade gradual das operações inter-ilhas e regionais ao longo do ano 2017 em 2017 e (ii) à redução da frequência dos voos internacionais em consequência da avaria que motivou a imobilização, em setembro de 2017, do único avião da frota (Boeing 757 - 200).

19 Gastos com mercadorias vendidas e matérias consumidas

Decompõem-se como segue:

	<u>mESC</u>	
	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Inventário inicial (ver Nota 8)	541 058	498 893
Compras	107 907	173 236
Regularizações	2 114	(7 838)
Inventário final (ver Nota 8)	<u>(503 227)</u>	<u>(541 058)</u>
	<u>147 853</u>	<u>123 233</u>

20 Fornecimentos e serviços externos

		mESC	
		2017	2016
Combustíveis e outros fluidos	(i)	1 038 714	1 141 076
Aluguer de aviões - "wet lease"	(ii)	947 604	587 316
Irregularidades com passageiros, bagagens e correio	(iii)	466 331	205 630
Aluguer de aviões - "dry lease"	(iv)	371 062	700 487
"Maintenance reserve"	(v)	352 554	528 827
Assistência de Terceiros - "handling"	(vi)	347 426	546 873
Trabalhos especializados	(vii)	336 013	442 969
Taxas de navegação aérea	(viii)	218 636	325 405
Taxas aeroportuárias	(ix)	199 979	295 928
Reparações em aeronaves programadas	(x)	194 847	384 822
Comunicação	(xi)	186 510	245 994
Serviços de "catering"		143 441	170 514
Conservação e reparação de equipamento de voo	(xii)	109 982	203 168
Encargos com o pessoal navegante em serviço de voo	(xiii)	98 459	123 178
Comissões a intermediários		54 660	74 114
Encargos contratuais		52 284	27 563
Seguros		51 596	71 399
Rendas e alugueres (edifícios e viaturas)		43 233	42 336
Serviços bancários		33 357	26 571
Honorários		30 285	22 160
Livros e documentação técnica		25 333	30 886
Transporte de pessoal		19 986	20 533
Electricidade		17 035	18 853
Aluguer de material aeronáutico	(xiv)	14 100	214 428
Deslocações e estadas		13 064	10 532
Outros, inferiores a mECV 20 000		66 250	67 320
		<u>5 432 740</u>	<u>6 528 883</u>

(i) Combustíveis e outros fluidos

A diminuição registada na rubrica de Combustíveis face ao período homólogo deve-se ao efeito conjugado do (a) aumento do preço médio de combustíveis, (b) da diminuição da quantidade consumida do JET Fuel A1 devido (i) à significativa redução dos voos domésticos e regionais, no âmbito da cessação gradual das operações nos respetivos mercados ao longo do ano 2017 e (ii) à redução da frequência dos voos internacionais tendo em conta a redução da frota em 2017.

(ii) Aluguer de aviões - "wet lease"

Compreende o aluguer de aeronaves e respetiva tripulação a outras companhias aéreas. O aumento dos gastos deve-se, essencialmente, a um maior recurso a aviões de terceiros devido à avaria do Boeing 757 em setembro de 2017.



(iii) Irregularidades com passageiros, bagagens e correio

Compreende, essencialmente, gastos relacionados com irregularidades com passageiros (hospedagem em hotéis, alimentação e embarque de passageiros em outras companhias, entre outros). O significativo aumento face ao ano anterior é resultado da avaria do único avião de longo curso da Sociedade no início de Setembro de 2017.

(iv) Aluguer de aviões - "dry lease"

Compreende rendas suportadas no âmbito do leasing operacional dos aviões Boeing 757 e ATR's 72-500 (CCC, CBT e CBU), estes últimos durante alguns meses apenas, que integraram a frota da Sociedade. Em 2016, integravam a frota também um ATR 42-500 (CBV) e um Boeing 737 (CBX), facto que justifica a diminuição do saldo face ao ano anterior.

(v) "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 a Elix Assets 7 Limited, no âmbito do leasing operacional dos aviões ATR's 72-500 e ATR 42-500. A diminuição do saldo face ao exercício anterior deve-se, essencialmente, à significativa diminuição das horas em 2017.

(vi) 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. A diminuição verificada no saldo reflete a diminuição dos voos, tanto domésticos como internacionais.

(vii) Trabalhos especializados

Compreendem, essencialmente, os gastos incorridos com (i) a utilização dos sistemas de reserva "Amadeus", "Galileo" e "Sabre", no montante total de mESC 211 414 (2016: mESC 341 257), sendo o decréscimo do saldo face ao ano anterior justificado pela redução dos voos, (ii) encargos com serviços de consultoria e assessoria diversos, no montante de mESC 104 875 (2016: mESC 74 867), e (iii) encargos relativos à intermediação entre a Sociedade e as redes de agências de viagem ("BSP", "ARC" e "CASS"), no montante de mESC 15 093 (2016: mESC 17 394).

(viii) Taxa de navegação aérea

Compreende taxas pagas às entidades que gerem o espaço aéreo dos diferentes países. A diminuição do saldo deve-se, essencialmente, à diminuição dos voos.

(ix) Taxas aeroportuárias

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

(x) 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 202 657 (2016: mESC 314 755) e, em sentido contrário, (ii) a anulação do excesso de provisões constituídas nos exercícios anteriores, no montante de mESC 7 810 (2016: mESC 25 966). Em 2016, incluía ainda o valor dos gastos com as reparações realizadas no exercício que não foram cobertas pela provisão ou pelo locador, no montante de mESC 96 033.

(xi) Comunicação

Incluem fundamentalmente os gastos com a comunicação utilizada nos sistemas de reservas através da rede da SITA – Soci t  Internationale des T l communications A ronautiques. A significativa diminui o do saldo prende-se com a redu o da actividade.

(xii) Conserva o e repara o de equipamento de voo

A diminui o do saldo face ao ano anterior deve-se   redu o significativa do per odo de utiliza o do n mero de avi es em opera o em 2017.

(xiii) Encargos com o pessoal navegante em servi o de voo

Compreendem, essencialmente, as despesas com alojamento, alimenta o e transporte, relacionados com o pessoal navegante de cabine e tripulante em servi o.

(xiv) Aluguer de material aeron utico

Compreende os gastos com aluguer de componentes aeron uticos, essencialmente motores dos avi es durante a manuten o e/ou repara o dos originais. Contrariamente a 2016, a Sociedade praticamente n o recorreu ao aluguer de componentes em 2017, em consequ ncia da redu o dr stica da actividade e com a inoperacionalidade do Boeing 757 desde setembro de 2017, sem recurso ao aluguer para a substitui o do motor avariado.



21 Gastos com o pessoal

As despesas com o pessoal apresentam a seguinte composição:

	mESC	
	2017	2016
Ordenados e salários		
Vencimento base e anuidades e antiguidades	801 582	858 494
Subsídios de turno e de chefia	19 583	18 201
Prémio de produtividade (13º mês)	7 417	7 568
Outros	8 863	7 919
	<u>837 445</u>	<u>892 181</u>
Remunerações adicionais		
Subsídio ao pessoal navegante em serviço de voo	51 423	79 197
Subsídio de alimentação	13 920	16 077
Horas extraordinárias	15 184	34 219
Ajudas de custo	5 020	5 190
Remunerações Diversas	8 778	9 792
Prémio de qualificação	7 318	6 878
Subsídio ao pessoal colocado no exterior	8 639	8 822
Outras	10 707	12 459
	<u>120 989</u>	<u>172 635</u>
Encargos sobre remunerações	154 595	154 425
Formação de pessoal	85 845	48 768
Outras despesas com o pessoal	42 193	45 571
	<u>1 241 068</u>	<u>1 313 580</u>
Número médio de empregados	<u>462</u>	<u>493</u>

A variação verificada na rúbrica de Ordenados e salários deve-se, essencialmente, à diminuição do número médio de empregados.

Não obstante, os Encargos sobre remunerações mantiveram-se ao mesmo nível que em 2016 em virtude do aumento da taxa contributiva de 15% para 16% em 2017.

O saldo da rúbrica de Formação de pessoal compreende, essencialmente, simuladores de voo para os tripulantes e formação do pessoal técnico e de manutenção. O aumento verificado em 2017, face ao período homólogo, deve-se, essencialmente, a formação de capacitação do Pessoal Navegante de Cabine para operar os aviões da Loftleidir Icelandic.

A rubrica de Outras despesas com o pessoal integra, essencialmente, (i) mESC 15 470 relativos aos encargos com seguros de acidente de trabalho e doenças profissionais (2016:

mESC 19 586), (ii) mESC 5 852 de subsídio de combustíveis (2016: mESC 6 726) e (iii) mESC 12 059 referentes a indemnizações por despedimento (2016: mESC 3 336).

22 Outros rendimentos e ganhos

O saldo desta rubrica decompõe-se como segue:

		mESC	
		2017	2016
Taxa Fuel	(i)	1 126 882	1 620 180
Taxa de prestação de serviços de emissão	(ii)	111 285	162 913
Outras receitas inerentes ao valor acrescentado		77 883	72 591
Correções relativas a exercícios anteriores:			
Anulação de saldos da ASA e da CVHandling	(iii)	56 797	-
Regularizações resultantes da análise do saldo da rubrica de Credores por acréscimo de gastos (ver Nota 16 (ii))		43 366	-
Regularização do valor a pagar ao INPS na sequência da reconciliação de saldos efetuada entre as partes.		12 488	
Outras correções		22 154	58 318
Regularizações resultantes da análise do saldo a pagar à Elix Assets 7 Limited (ver Nota 16 (vi))		30 172	-
Ganhos resultantes da devolução antecipada dos aviões	(iv)	37 576	126 337
Reembolso por parte da Elix Assets 7 Limited do valor da reparação efetuada, em 2016, na aeronave MSN 755		16 540	-
Alienações		12 754	736
Diferenças de câmbio favoráveis		12 585	2 429
Outros		92 780	50 760
		<u>1 653 263</u>	<u>2 094 264</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) Representam anulações de saldos credores da ASA (mESC 42 641) e da CV Handling (mESC 14 156), na sequência da reconciliação de saldos efetuada entre as partes com a vista à transferência dos mesmos para a Newco.
- (iv) Os mESC 37 576 representam a diferença entre as provisões para grandes reparações futuras, constituídas em 2017, para os aviões ATR's (mESC 126 507) e a compensação pela devolução antecipada do ATR 72-500 (CCC) acordada com a locadora em 2017 (mESC 88 931). Em 2016, o saldo da rubrica correspondia à diferença entre as provisões constituídas para os aviões ATR's (CBT, CBU e CBV) e Boeing 737, em 2016, e o valor total acordado com as locadoras Elix Assets 7 Limited e AerCap para a liquidação integral e final de todos os valores devidos e exigíveis no

âmbito dos contratos de leasing operacional, tendo sido apurado ganhos de mESC 51 131 (ver Nota 16 (i)) e de mESC 75 206 (ver Nota 6 (ix)), respetivamente.

23 Outros gastos e perdas

	mESC	
	2017	2016
Correções relativas a exercícios anteriores:		
Regularização de saldos de terceiros	(i) 217 669	72 635
Regularizações resultantes da análise do saldo da rubrica de despesas a imputar transitado do exercício (ver Nota 6 (vi))	119 682	-
Perda resultante da devolução antecipada do Boeing 757 (ver Nota 6 (ix))	67 467	-
Imposto de selo	18 226	5 766
Taxa de regulação a pagar à Aeronáutica Civil	(ii) 16 511	34 860
Penalização pela suspensão da vinda do ATR 72-500 (MSN 527)	(iii) 11 929	-
Perdas anormais em existências	(iv) 3 392	9 377
Atualização da caução do Boeing 757 (Emigranti)	(v) -	31 159
Correcção das depreciações acumuladas dos Edifícios e Outras Construções (Nota 3)	-	14 966
Outros	18 311	109 836
	<u>473 187</u>	<u>278 600</u>

- (i) Dizem respeito à regularização de saldos de terceiros, que pela sua natureza indiciam tratar-se de registos efetuados indevidamente.
- (ii) Corresponde à taxa devida pela Sociedade, enquanto operadora do sector de aviação civil, à Agência de Aviação Civil.
- (iii) Diz respeito ao valor acordado com a locadora Elix, conforme Settlement Deed and Release assinado em maio de 2017, para fazer face aos encargos incorridos pela locadora para pôr o avião MSN 527 em condições de entrega, não obstante a não-aceitação da respetiva aeronave pela TACV.
- (iv) Compreende as perdas em inventários relativos a materiais que se encontravam obsoletos, danificados ou que já não eram utilizados pela Sociedade.
- (v) Em 2016, correspondia à 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).

24 Gastos/Reversões de depreciação e de amortização

O saldo de mESC 87 021 (2016: mESC 92 443) compreende mESC 74 007 (2016: mESC 79 421) de depreciação do exercício de ativos fixos tangíveis (ver Nota 3), mESC 1 268 (2016: mESC 1 268) de depreciação de propriedades de investimento (ver Nota 4) e mESC 11 747 (2016: mESC 11 744) de amortização de ativos intangíveis (ver Nota 5).

25 Juros e ganhos similares obtidos

Compreendem, essencialmente, (i) diferenças de câmbio favoráveis de mESC 287 293 (2016: mESC 88 598), (ii) mESC 22 195 (2016: mESC 14 750) de juros referentes à atualização ao valor presente da caução que a Sociedade detinha junto da AerCap (ver Nota 6 (ix)).

26 Juros e perdas similares suportados

	mESC	
	2017	2016
◦ Diferenças de câmbio desfavoráveis	64 468	269 995
◦ Juros de financiamento	253 311	181 683
◦ Juros referentes à actualização ao valor presente da dívida a AerCap	-	8 768
◦ Outros	58 969	83 356
	<u>376 748</u>	<u>543 803</u>

As diferenças de câmbio resultam essencialmente da atualização 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).

A rubrica de Outros compreendem, essencialmente, aos juros e comissões suportados pelo atraso no pagamento das faturas de fornecedores.

27 Imposto sobre o rendimento / Imposto Diferido

Em conformidade com a Lei nº82/VIII/2015 que aprovou o Código do Imposto sobre Rendimentos das Pessoas Coletivas, 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.

A Sociedade apresentou um requerimento invocando a prescrição das situações fiscais relativas aos exercícios de 1996 a 2007, nos termos das novas regras do Código Geral Tributário, tendo merecido deferimento por parte da Administração Fiscal.

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

	<u>2017</u>	<u>2016</u>	<u>2015</u>
Resultado contabilístico	(3 755 956)	(2 311 636)	(3 437 527)
A adicionar			
Provisões não aceites fiscalmente	1 064 058	38 741	253 568
Imparidades de clientes não aceites fiscalmente	<u>52 236</u>	<u>211 668</u>	<u>86 505</u>
	<u>1 116 294</u>	<u>250 409</u>	<u>340 073</u>
A deduzir			
Utilização da provisão para pensões de reforma (ver Nota 12)	30 189	24 220	-
Imparidades não aceites em anos anteriores	<u>350 409</u>	<u>-</u>	<u>-</u>
	<u>380 598</u>	<u>24 220</u>	<u>-</u>
Resultado fiscal	<u>(3 020 260)</u>	<u>(2 085 447)</u>	<u>(3 097 454)</u> (8 203 161)

O reporte fiscal acumulado totaliza mESC 8 203 161 e os respetivos Impostos diferidos ativos totalizam cerca de mESC 1 840 000, os quais não foram registados devido à imprevisibilidade da sua recuperação.

28 Resultado por ação básico

O resultado por ação básico é calculado dividindo o resultado atribuível aos acionistas pelo número de ações, como segue:

	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Resultado atribuível aos accionistas (mESC)	(3 755 956)	(2 311 636)
Número de ações	<u>1 000 000</u>	<u>1 000 000</u>
Resultado por ação básico (ESC)	<u>(3 756)</u>	<u>(2 312)</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) Excetuando 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 efetuados pelo Estado por conta da Sociedade, no montante de mESC 1 672 065 (2016: mESC 1 441 414) destinados a serem integrados no capital social (ver Nota 12).
- (ii) Não existem transações com os Administradores.
- (iii) As remunerações dos Administradores incluídas na rubrica de Despesas com o pessoal ascendem a mESC 13 988 (2016: mESC 16 066) e as do Conselho Fiscal a mESC 4 133 (2016: mESC 2 520).

31 Responsabilidades e compromissos financeiros não incluídos no balanço

Em 31 de Dezembro de 2017 não existiam responsabilidades e compromissos financeiros de valor significativo não incluídos no balanço.

32 Outras informações sobre o regime do acréscimo

	mESC	
	<u>2017</u>	<u>2016</u>
Acréscimo de gastos		
Acréscimos de gastos diversos (ver Nota 16 (i))	<u>(288 331)</u>	<u>(597 444)</u>
Diferimentos de gastos		
Diferimentos de gastos diversos	<u>9 684</u>	<u>(205)</u>
Diferimentos de rendimentos		
Bilhetes vendidos e não voados (ver Nota 17)	<u>(742 032)</u>	<u>1 088 139</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 2017:

RELATÓRIO DE GESTÃO DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

RELATÓRIO DE GESTÃO 2017

TRANSPORTES AÉREOS DE CABO VERDE, SA

JANEIRO DE 2019

CONTEÚDO

1. INTRODUÇÃO	2
2. ENQUADRAMENTO	2
3. BALANÇO DA ATIVIDADE OPERACIONAL	4
4. SÍNTESE DO DESEMPENHO ECONÓMICO	6
5. SITUAÇÃO FINANCEIRA	9
6. ORGANIZAÇÃO	11
7. SITUAÇÃO LABORAL	12
8. FACTOS RELEVANTES OCORRIDOS APÓS O TERMO DO EXERCÍCIO	14
9. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS	16
10. PROPOSTA DE REFORÇO DOS CAPITAIS PRÓPRIOS	16
11. AGRADECIMENTOS	16

1. INTRODUÇÃO

Com o presente relatório pretende o Conselho de Administração da TACV, SA, apresentar ao acionista e principais stakeholders, de forma apurada e objetiva, o balanço da atividade da companhia durante o exercício de 2017.

Este relatório apresenta igualmente o progresso das transformações iniciadas em 2017, com o objetivo de criar as condições necessárias à privatização a curto prazo da companhia.

2. ENQUADRAMENTO

Beneficiado por uma conjuntura internacional favorável, o transporte aéreo global tem registado nos últimos anos níveis de performance positivos e em crescendo, contribuindo para a economia de forma cada vez mais relevante, de acordo com relatórios periódicos da IATA. Em contraste com esta realidade, a TACV tem vivido há algum tempo sob o espectro da liquidação, tendo a sua continuidade sido possível graças ao suporte do seu accionista, o Estado de Cabo Verde.

A demanda por recursos do Estado atingiu em 2016 proporções tais que era imperioso decidir entre (i) a liquidação da empresa e (ii) a colocação em marcha de um plano que viabilizasse a curto prazo a sua continuidade, de forma auto-sustentada.

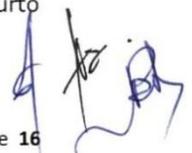
A opção do acionista pela continuidade da companhia, com o foco na sua preparação para a privatização a curto prazo, foi privilegiada e as iniciativas desencadeadas no primeiro semestre de 2017, para se atingir esse objectivo, marcam este exercício, não só pelo carácter e alcance das transformações em curso, mas também pelo seu impacto nos resultados aqui reportados.

As principais iniciativas foram assim estabelecidas:

1. Redefinição da missão e do negócio da companhia;
2. Reestruturação operacional;
3. Reestruturação organizacional e redimensionamento do efetivo;
4. Resolução do passivo.

Em linha com estas iniciativas, foi anunciada pelo Governo de Cabo Verde, no final de Maio de 2017, através da Resolução Nº47/2017, a retirada da companhia do negócio de transporte aéreo no mercado doméstico (operação ATR), passando o âmbito da sua atividade a estar centrado no transporte aéreo internacional. O processo de descontinuidade da operação ATR teve início em 01 de Junho, e ficou concluído no início de Setembro. Os dois aviões ATR72-500, que vinham servindo as operações domésticas e regionais, foram devolvidos de acordo com o calendário estabelecido e nas condições acordadas com o locador, num demorado processo negocial levado a cabo no início do exercício e que pôs termo à difícil relação entre as duas empresas e à exposição da companhia a responsabilidades futuras em valor superior a USD 25.00 Milhões.

Em Agosto de 2017 o Governo de Cabo Verde, a TACV e a Loftleidir Icelandic (**LLI**), uma empresa do grupo Icelandair, na sequência de Deliberação Unânime tomada em 10 de Agosto pela Assembleia Geral, assinaram um Contrato de Gestão (**CG**), no âmbito do qual esta empresa assumiu as responsabilidades de reestruturar a companhia, com base num novo modelo de negócios 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.



Com o *take over* na TACV pela LLI em 10 de Agosto, data da assinatura do Contrato de Gestão (CG), mudou-se o modelo de governo da empresa, tendo a constituição do seu Conselho de Administração sido, por força da referida Deliberação Unânime, alargada para cinco membros, com dois deles indicados pela LLI, um dos quais designado para o cargo de Administrador Delegado (*Acting CEO*), com plenos poderes para gerir e reestruturar a empresa.

Como parte da missão assumida pela LLI, 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 processo de reforma organizacional e de redimensionamento do efetivo da companhia foi despoletado em Setembro, com o levantamento, avaliação e redefinição das funções e da orgânica da empresa e a preparação do plano de redimensionamento.

A revisão da organização está assente numa lógica de estrutura enxuta, que proporcione ganhos relevantes de eficácia e eficiência e seja o suporte adequado ao relançamento da TACV.

Em Dezembro foi concluída uma etapa fundamental do processo de redimensionamento, que permitiu avaliar o capital humano existente e estabelecer bases consistentes para o início do processo de dispensa de colaboradores, no qual foram privilegiados (i) um programa de pré-reforma e (ii) um programa de desvinculação por mútuo acordo.

Como medida incontornável do processo de reestruturação operacional, a 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, sustentada por razões técnicas, operacionais e económicas, começou a ser igualmente preparada neste exercício.

Visando estabelecer bases sólidas para o sucesso do PdN e tendo em perspetiva a privatização, o Governo deu início em Agosto ao projeto de resolução do passivo da companhia, o qual contempla a transferência da dívida da empresa para a NewCo, entidade (SPV) especialmente estabelecida para receber, negociar e gerir a resolução das responsabilidades transferidas.

O projecto de reestruturação viria a ser perturbado, logo no seu arranque, quando, 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 os custos da reparação do motor, a duração esperada da imobilização do avião e a necessidade de se investir no *upgrading* dos seus *standards*, foram levadas a cabo negociações com a AERCAP para o termo antecipado do contrato e a devolução do avião. O desfecho positivo das negociações representou um importante *milestone* no processo da necessária reconstituição da frota, projetada em linha com os objetivos do plano estratégico.

Por ter acontecido numa altura crítica da actividade, ainda em plena estação alta, a imobilização do avião forçou a companhia a mobilizar um fundo de emergência para fazer face às obrigações contratuais com os seus clientes e teve nos resultados do exercício um impacto negativo superando os USD 5.50 Milhões

As medidas de reestruturação aqui referidas, particularmente a descontinuidade das operações ATR e o redimensionamento do efetivo, impactam, de forma significativa, os resultados do exercício, como veremos mais adiante, neste relatório.

3. BALANÇO DA ATIVIDADE OPERACIONAL

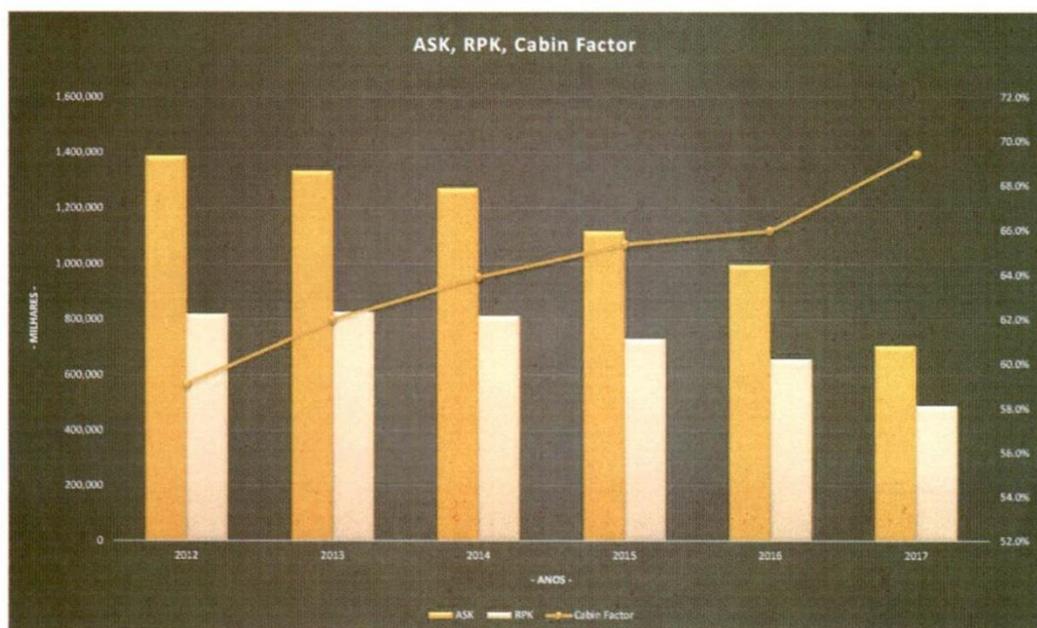
O quadro a seguir apresenta o balanço global da actividade operacional da companhia em 2017.

EVOLUÇÃO DOS INDICADORES OPERACIONAIS			
INDICADOR	2017	2016	VAR
Partidas	4,868	8,780	-44.6%
Horas Block	7,323	11,967	-38.8%
Passageiros Transportados	319,442	571,381	-44.1%
Assentos-Km (ASK), 000	706,533	996,446	-29.1%
Passageiros-Km (RPK), 000	490,417	657,377	-25.4%
Cabin Factor	69.4%	66.0%	3.4

Neste exercício registou-se uma quebra da produção e do tráfego, comparativamente com os níveis de performance do exercício anterior e com as projeções para 2017. O número de passageiros transportados ficou aquém do alcançado em 2016 em 252 mil e aquém do previsto para 2017 em 238 mil.

A evolução negativa da produção e do tráfego resulta, fundamentalmente, da retirada da companhia das operações inter-ilhas e entre a cidade da Praia e as cidades de Dakar e Bissau, na nossa sub-região africana.

De acordo com o plano operativo para 2017, a companhia devia produzir neste exercício 8.150 voos e 10.201 horas block e seriam transportados mais de 557.000 passageiros. O plano não antecipou a descontinuidade das operações ATR, processo iniciado em 01 de Junho e concluído em 07 de Setembro de 2017. Este evento explica 36pp dos 44% de queda no tráfego global de passageiros, em relação ao exercício de 2016. Pela mesma razão, este indicador ficou aquém do projetado para 2017 em cerca de 37%.




A atividade da companhia foi ainda prejudicada no exercício por situações prolongadas de AOG (do inglês *Aircraft on the Ground*), por avaria num dos motores, ocorridas em Setembro e envolvendo o Boeing B757 da companhia e um B767 da EuroAtlantic Airways que se encontrava na mesma altura ao serviço da companhia em regime de *wet leasing*. Estas situações afetaram mais de 6 mil passageiros e constituíram um grande revés no processo de recuperação da estabilidade operacional, da confiança do mercado e da sustentabilidade económica da empresa. O plano operacional da companhia só viria a estabilizar-se a partir de Novembro com a chegada de dois aviões da Loftleidir Icelandic, em regime de *wet leasing*.

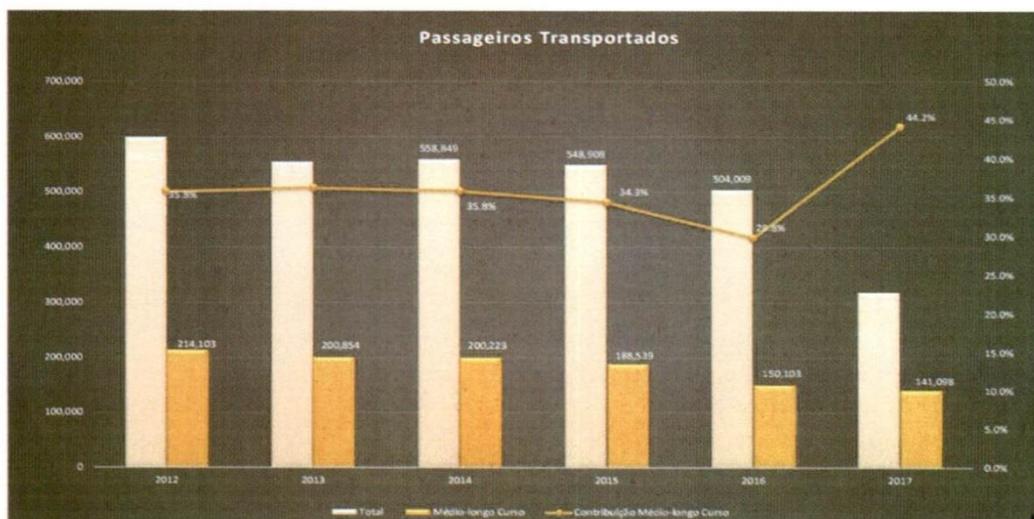
Para o balanço operacional global do exercício, os diferentes mercados contribuíram como apresentado no quadro a seguir.

INDICADORES OPERACIONAIS						
Mercado	Voos	Horas	Passageiros	Assentos-Km	Passageiros-Km	Ocupação
Doméstico	3,456	2,350	162,820	55,782,437	29,929,244	53.7%
Regional	450	711	15,524	17,643,794	9,681,624	54.9%
Médio-longo Curso	962	4,261	141,098	633,106,775	450,805,906	71.2%
Total	4,868	7,323	319,442	706,533,006	490,416,773	69.4%

O resumo que se segue ilustra a produtividade dos aviões da frota (contratos de *dry leasing*) e o recurso a aviões de terceiros (em regime de *wet leasing*).

INDICADORES OPERACIONAIS						
Tipo de Aparelho	Voos	Horas	Passageiros	Assentos-Km	Passageiros-Km	Ocupação
ATR72-500	3,767	2,988	170,496	58,714,804	36,711,866	62.5%
B757-200	639	2,465	80,840	367,518,313	241,639,218	65.7%
Terceiros	462	1,869	68,106	280,299,889	212,065,689	75.7%
Total	4,868	7,323	319,442	706,533,006	490,416,773	69.4%

A reduzida utilização do B757-200 no exercício é explicada (i) pela realização de um Check C (grande evento de manutenção programada) no primeiro semestre e (ii) pela imobilização do avião nos últimos quatro meses de 2017, em decorrência da avaria atrás referida. Durante a imobilização, o avião foi substituído na programação por aviões contratados em *wet leasing*.



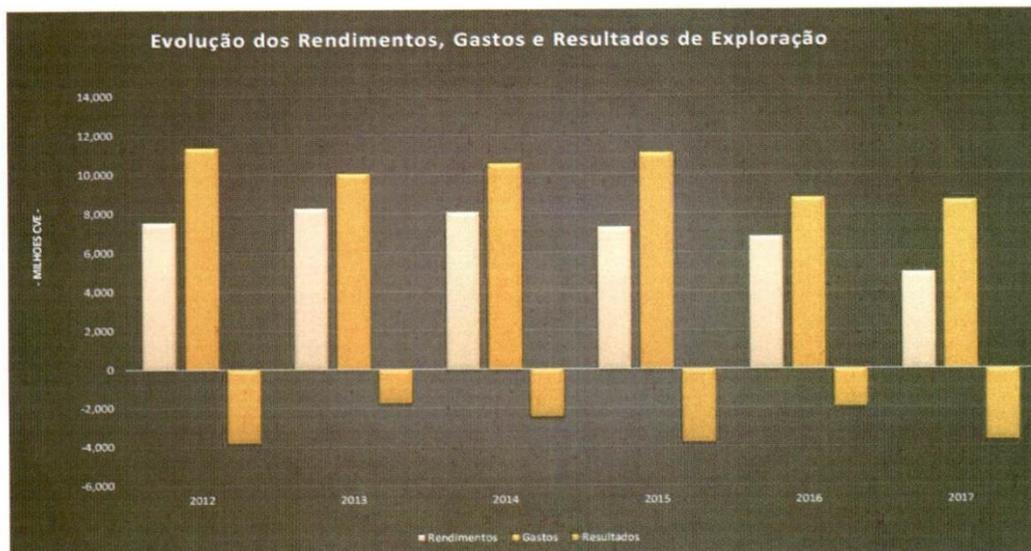
INDICADORES DE PRODUÇÃO E TRÁFEGO					
DESCRIÇÃO	2017	2016	2015	2017/2016	2016/2015
Voos Realizados	4,868	8,780	7,989	-45%	10%
Horas Block	7,323	11,967	10,797	-39%	11%
Quilómetros Voados	319,442	571,381	548,908	-44%	4%
Consumo de Combustível, AG	4,963,987	6,911,776	7,549,276	-28%	-8%
Assentos Disponíveis	484,689	807,640	818,391	-40%	-1%
Assentos-Km Disponíveis	706,533,006	996,446,087	1,116,820,700	-29%	-11%
Toneladas-Km Disponíveis	81,746,821	114,041,692	130,830,386	-28%	-13%
Passageiros Transportados	319,442	571,381	548,908	-44%	4%
Excesso de Bagagem, Kg	0	166,783	189,753		-12%
Carga, Kg	0	272,378	301,984		-10%
Passageiros-Km	490,416,773	657,377,170	729,987,567	-25%	-10%
Toneladas-Km	44,137,510	59,163,831	65,698,862	-25%	-10%
Load Factor (Cabin)	69.41%	65.97%	65.36%	3.4	4.0
Load Factor (Global)	53.99%	51.88%	50.22%	2.1	3.8

4. SÍNTESE DO DESEMPENHO ECONÓMICO

A companhia encerrou o exercício de 2017 com resultados globais, antes de impostos, negativos de 3.755.956 milhares de Escudos (**mCVE**), evidenciando uma degradação do desempenho económico em 62.5%, face ao exercício anterior. Os resultados operacionais contabilizaram no exercício 3.691.256 mCVE, piorando cerca de 87% em relação a 2016.

RESULTADOS ANTES DOS IMPOSTOS (000 CVE)			
Indicador	2017	2016	VAR
Rendimentos e ganhos do Exercício	4,911,125	6,797,209	-27.7%
Gastos e perdas do Exercício	8,602,381	8,768,530	-1.9%
Resultados Operacionais	-3,691,256	-1,971,321	-87.2%
Ganhos (perdas) de Financiamento	-64,700	-340,315	81.0%
Resultados antes de Impostos	-3,755,956	-2,311,636	-62.5%

Os rendimentos reportados no exercício atingiram 4.911.125 mCVE, ficando abaixo dos valores de 2016 em cerca de 28%.



Por seu turno, os gastos globais contabilizaram 8.602.381 mCVE, registando-se uma redução de apenas 2.0%, em relação a 2016.

A evolução do desempenho económico neste exercício fica marcada pelos seguintes fatores fundamentais:

1. Degradação dos níveis de performance do negócio de transporte aéreo em 44%, face a 2016;
2. Reconhecimento dos gastos projetados com o redimensionamento do efetivo, no valor de 1.059.270 mCVE, representando 12.3% do total dos gastos reportados no exercício e 28.7% dos resultados operacionais.

RESULTADOS ANTES DOS IMPOSTOS (000 CVE)			
Actividade	2017	2016	VAR
Transporte Aéreo	-2,545,692	-1,767,291	-44.0%
Domestico	-658,430	-577,882	-13.9%
Regional	-116,523	-112,357	-3.7%
Médio-longo Curso	-1,770,740	-1,077,052	-64.4%
Outros ganhos (perdas)	-150,994	-544,346	72.3%
Redimensionamento do Efetivo	-1,059,270		
Resultados antes de impostos	-3,755,956	-2,311,636	-62.5%

O desempenho da atividade de transporte aéreo foi condicionado (i) pela descontinuidade da operação ATR nos mercados inter-ilhas e da costa ocidental da África (perda significativa de rendimentos e manutenção da maior parte dos custos fixos) e (ii) por situações de avaria envolvendo o único avião da frota jato, o B757-200 e ocasionando a retirada deste avião de operação, a partir de 1 de Setembro e um avião B767 da EuroAtlantic, que vinha operando pela TACV em regime de *wet leasing* e ficou imobilizado também em Setembro durante uma semana.

RESULTADOS ANTES DOS IMPOSTOS (000 CVE)			
Indicador	2017	2016	VAR
Transporte Aéreo	-2,545,692	-1,767,291	-44.0%
ATR72-500	-674,091	-567,919	-18.7%
B757-200	-997,162	-540,315	-84.6%
B737-800	0	-235,529	100.0%
Terceiros	-874,439	-423,528	-106.5%
Outros ganhos (perdas)	-150,994	-544,346	72.3%
Redimensionamento do Efetivo	-1,059,270		
Resultados antes de impostos	-3,755,956	-2,311,637	-62.5%

A descontinuidade da operação ATR contribuiu para o agravamento dos resultados operacionais do exercício em cerca de 490.000 mCVE (13% dos resultados operacionais globais reportados e 19% dos prejuízos do transporte aéreo), conforme análise no quadro a seguir. Os rendimentos não realizados chegaram aos 1.256.000 mCVE (49% dos rendimentos projetados para a operação ATR e 21% do previsto para toda a operação da companhia). Os gastos operacionais não realizados pelo mesmo motivo somaram 767.969 mCVE.

IMPACTO DA DESCONTINUIDADE DA OPERAÇÃO ATR		
Descrição	Valor 000 CVE	Comentários
Rendimentos não Realizados	-1,256,317	49% dos rendimentos projetados operação ATR 2017
Gastos Operacionais Variáveis não Realizados	697,635	
Leasing de Aviões - Gastos Fixos não Realizados	70,334	
Perda de Contribuição	-488,348	13.2% dos prejuízos operacionais do exercício

É relevante referir que, atendendo (i) às necessidades do projeto de relançamento da companhia, como negócio internacional, (ii) à escassez e elevada procura de pilotos no mercado e (iii) ao investimento anteriormente realizado, foi assumida a opção estratégica de manter os recursos laborais antes alocados à operação ATR e requalificá-los para a nova operação internacional a ser estruturada e montada em linha com o novo modelo de negócios.

A imobilização forçada dos aviões B757-200 (pelos últimos quatro meses de 2017) e B767-300 (por uma semana em Setembro), em ambos os casos por avaria num dos motores, ocasionou um prejuízo global na ordem dos 640.000 mCVE (17% dos prejuízos operacionais globais e 25% dos prejuízos reportados pelo transporte aéreo). As avarias ocorreram num período de pico da demanda no mercado, em que a possibilidade de mobilização de meios alternativos era quase nula. No que respeita ao B757-200, a impossibilidade de encontrar um motor de substituição forçou a retenção do avião no chão até a sua saída em definitivo da frota da empresa em Janeiro de 2018, mediante o entendimento prévio com o locador para o termo antecipado do contrato de locação que vinha desde 2004.

TACV - CABO VERDE AIRLINES					
SISTEMA DE INFORMAÇÃO PARA A GESTÃO					
PERFORMANCE ECONÓMICA DA EXPLORAÇÃO					
ESPECIFICAÇÃO	2015-2017				
	2017	2016	2015	17/16	16/15
RENDIMENTOS					
000 CVE					
Serviços Regulares (total)	2,704,044.00	4,286,196.00	4,761,519.00	-37%	-10%
Passageiros	2,556,870.00	4,039,377.00	4,473,578.00	-37%	-10%
Excesso de Bagagem	64,255.00	136,388.00	154,607.00	-53%	-12%
Carga	80,569.00	106,960.00	119,475.00	-25%	-10%
Correio	2,350.00	3,481.00	3,859.00	-32%	-10%
Charters/ Blocked Space (total)	25,640.00	8,248.00	1,660.00	211%	400%
Taxa de Combustível	1,128,882.00	1,620,090.00	1,708,175.00	-30%	-5%
Ancillary	637,643.00				
Total Transporte Aéreo	4,494,211.00	5,914,633.00	6,461,344.00	-24%	-8%
Manutenção	133,032.00	0.00	0.00		
Outros Rendimentos e Ganhos	283,882.00	882,676.00	1,083,168.00	-68%	-19%
TOTAL RENDIMENTOS	4,911,125.00	6,797,209.00	7,544,512.00	-28%	-10%
GASTOS OPERACIONAIS					
000 CVE					
Operações de Voo (total)	2,406,490.00	3,110,865.00	3,700,615.00	-23%	-16%
Remunerações e encargos, PNT	369,740.00	422,457.00	467,249.00	-12%	-10%
Combustíveis e lubrificantes	1,037,016.00	1,139,367.00	1,574,648.00	-9%	-28%
Seguros e perdas não seguráveis	31,671.00	46,809.00	58,863.00	-32%	-20%
Aluguer de equipamento aeronáutico	968,063.00	1,502,232.00	1,599,855.00	-36%	-6%
Manutenção e Overhaul (total)	943,017.00	1,645,332.00	1,780,166.00	-39%	-13%
Depreciações e Amortizações (total)	56,061.00	68,552.00	82,464.00	-4%	-29%
Depreciações equipamento aeronáutico	56,061.00	58,552.00	82,464.00	-4%	-29%
Depreciações Gastos de lançamento	0.00	0.00	0.00		
Controlo Aéreo, Aeroportos e Operações de Terra (total)	774,348.00	1,168,206.00	1,315,560.00	-34%	-11%
Aterragem e outras taxas aeroportuárias	208,286.00	295,928.00	339,439.00	-30%	-13%
Taxas de Rota e ATC	218,636.00	325,405.00	370,446.00	-33%	-12%
Handling e Escalas	347,426.00	546,873.00	605,675.00	-36%	-10%
Serviço a passageiros (total)	467,436.00	613,163.00	686,769.00	-9%	-13%
Remunerações e encargos, PNC	282,975.00	292,354.00	337,851.00	-3%	-13%
Serviço a bordo	168,719.00	200,564.00	220,923.00	-16%	-9%
Seguro de passageiros	15,742.00	20,235.00	27,985.00	-22%	-28%
Reservas e ticketing	375,119.00	670,360.00	675,920.00	-34%	-1%
Promoção e vendas	447,545.00	465,445.00	380,011.00	-4%	22%
Gerais e administrativos	1,767,072.00	824,555.00	1,147,140.00	113%	-28%
Irregularidades operacionais	831,037.00	208,323.00	203,173.00	299%	3%
Total Transporte Aéreo	8,058,116.00	8,464,781.00	9,771,808.00	-6%	-13%
Resultados Operacionais - Transporte Aéreo	-3,563,904.00	-2,560,248.00	-3,310,464.00	-40%	-23%
Gastos Actividade de Manutenção	57,992.00	0.00	0.00		
Resultado Operacionais - Actividade de Manutenção	75,040.00	0.00	0.00		
Outros Gastos e Perdas	485,275.00	303,760.00	473,222.00	60%	-36%
TOTAL GASTOS OPERACIONAIS	8,602,382.00	8,768,531.00	10,245,030.00	-2%	-14%
RESULTADOS ANTES DOS GANHOS E PERDAS DE FINANCIAMENTO	-3,691,257.00	-1,971,322.00	-2,700,518.00	-87%	-27%
Juros e ganhos similares obtidos	312,048.00	104,485.00	105,793.00	199%	-1%
Juros e perdas similares suportados	-376,748.00	-444,801.00	-842,802.00	15%	-47%
GANHOS (PERDAS) DE FINANCIAMENTO	-64,700.00	-340,316.00	-737,009.00	81%	-54%
RESULTADOS ANTES DOS IMPOSTOS	-3,755,957.00	-2,311,638.00	-3,437,527.00	-62%	33%
Imposto sobre o Rendimento	0.00				
RESULTADOS LÍQUIDOS	-3,755,957.00	-2,311,638.00	-3,437,527.00	-62%	33%

5. SITUAÇÃO FINANCEIRA

No plano financeiro, a companhia continuou em 2017 a enfrentar grandes desafios, não só ocasionados pelo défice operacional ainda significativo, mas também pela demanda de recursos imposta pelos eventos extraordinários ocorridos no exercício:

1. Termo antecipado da relação com a ELIX;
2. Descontinuidade da operação ATR;
3. Disrupção operacional ocorrida em Setembro, afetando por várias semanas toda a atividade de médio- longo curso.

Os termos da devolução dos aviões ATR, tomados em locação operacional em Outubro de 2014 (2 ATR 725-500) e Março de 2015 (1 ATR 42-500), tinham ficado acordados com a ELIX em Outubro de 2016, no âmbito do acordo relativo à troca dos dois aviões ATR72-500 por outros dois do mesmo modelo, mas com mais idade, visando a redução das rendas. As responsabilidades decorrentes da devolução, no valor de USD 6.75 milhões transitaram na sua quase totalidade para 2017, embora mais de metade devesse ter sido liquidada em 2016. A estes encargos foi acrescido o valor de USD 1.25 milhões, referente a compensações acordadas pelo termo antecipado da relação comercial.

Com a retirada do mercado doméstico e também do regional, os fluxos de venda caíram em cerca de 40%. Paralelamente, a empresa tinha encargos a suportar com a proteção de passageiros que, à data da decisão sobre a descontinuidade (Maio de 2017), já tinham bilhetes adquiridos para viajar em datas posteriores a 31-Mai-17.

Por outro lado, mantiveram-se os encargos fixos diretos e indiretos associados aos recursos laborais afetos à operação ATR. Tendo em perspectiva as necessidades de mão-de-obra nas áreas operacionais para a futura operação internacional, a maior parte desses recursos integrava um plano de requalificação para se completar o quadro do novo projeto. Os recursos a dispensar estavam ligados às operações de terra e às áreas administrativa e comercial nas representações e escalas da Boavista, Fogo, São Antão, São Nicolau e São Vicente e foram mantidos até estarem reunidas as condições para a sua dispensa, mediante acordo de pré-reforma ou de cessação do contrato de trabalho, no âmbito do programa de redimensionamento do efetivo.

A disrupção operacional teve início em 1 de Setembro, quando se reportou uma avaria grossa num dos motores do B757-200 que levou à imobilização do avião até a sua devolução ao locador em Fevereiro de 2018. Uma semana após a imobilização do B757-200, ficava também imobilizado, este por uma semana, o avião B767-300 da Euro Atlantic Airways que vinha cobrindo parte das operações internacionais. Esta situação de disrupção levou a empresa a mobilizar um fundo de emergência de EUR 5.00 milhões para a proteção dos passageiros, numa altura em que, por estar em curso a estação alta, eram escassas as alternativas no mercado.

Nestas circunstâncias, o financiamento externo à tesouraria continuou a ser uma condição essencial para a continuidade da empresa, tendo superado neste exercício os 3.000.000 mCVE, com a participação direta ou indirecta do acionista, conforme detalhe a seguir:

- | | |
|----------------------------------|-----------------|
| 1. Empréstimo do Acionista | 497.310 mCVE; |
| 2. Reforço dos capitais próprios | 1.174.755 mCVE; |
| 3. Empréstimos bancários | 1.416.460 mCVE. |

Ainda que tenha sido significativo, o financiamento supra não foi suficiente para remover por completo a limitação de recursos que tem vindo a condicionar as operações da companhia.



Sendo assim, a empresa não pôde deixar de voltar neste exercício a acumular dívida à ASA, à CV Handling, ao INPS, à Administração Fiscal e à Autoridade Aeronáutica de Cabo Verde.

CASH FLOW DESCRIÇÃO	000 CVE	
	2017	2016
Cash Flow Operacional	-2,984,410	-259,587
Cash Flow de Investimento	-859,143	-143,783
Cash Flow de Financiamento	4,042,592	433,894
Efeitos Cambiais	-4,781	-230
Varição de Caixa	199,039	30,524
Caixa Inicial	116,512	86,218
Caixa Final	310,771	116,512

Para além do financiamento atrás referido, a empresa contraiu no final do exercício um empréstimo bancário garantido pelo acionista no valor de EUR 13.50 milhões, mobilizado pelo prazo de dois anos, exclusivamente para financiar o projeto de reestruturação e relançamento da companhia, como operador internacional.

Pela sua magnitude, o financiamento obtido impacta significativamente a estrutura do balanço em 31 de Dezembro de 2017, tendo sido determinante no aumento de 24% acusado pelo passivo, em relação ao exercício de 2016.

A alteração do passivo reflete ainda o efeito das provisões constituídas neste exercício para fazer face aos encargos previstos com o redimensionamento do efetivo.

O financiamento obtido teve igualmente efeito determinante na evolução do ativo, que cresceu 73% neste exercício. No momento em que os recursos mobilizados para o financiamento da reestruturação da companhia ficaram disponíveis (Nov-17), os diversos programas que integram este projeto não se encontravam ainda concluídos para implementação. Estando adiada a utilização desses recursos, os mesmos foram temporariamente aplicados, daí resultando um incremento excepcional das disponibilidades e dos ativos financeiros.

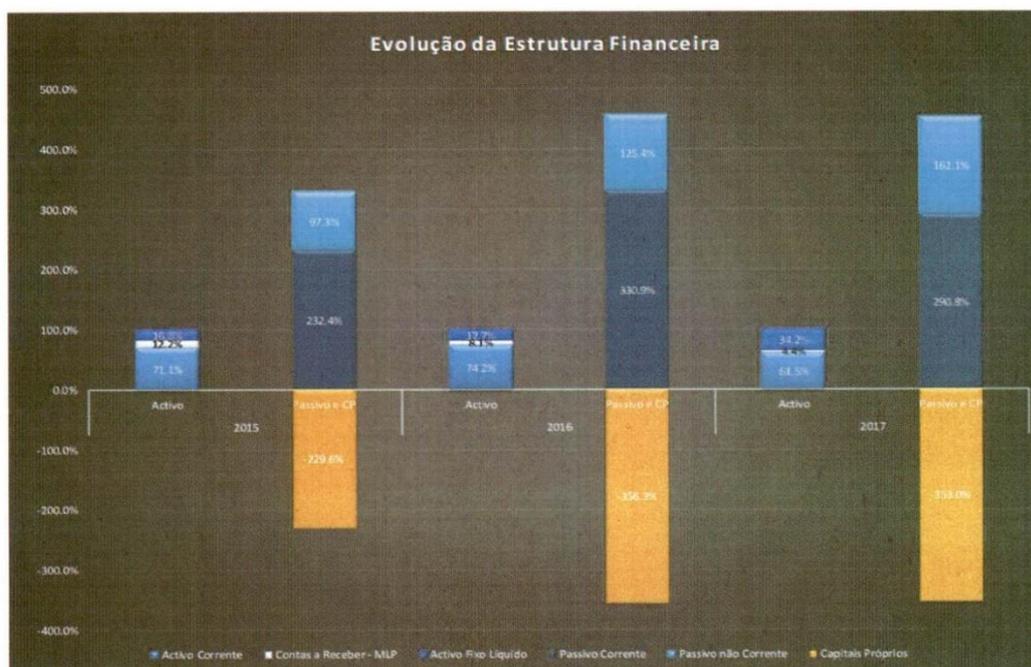
INDICADOR	000 CVE		VAR
	2017	2016	
Activo Total	3,384,404	2,628,559	29%
Ativo não Corrente	1,303,646	678,107	92%
Ativo Corrente	2,080,759	1,950,452	7%
Passivo Total	15,329,957	11,992,911	28%
Passivo não Corrente	5,486,419	3,295,867	66%
Passivo Corrente	9,843,538	8,697,045	13%
Capitais Próprios	-11,945,553	-9,364,352	-28%
PASSIVO + CAPITAIS PRÓPRIOS	3,384,404	2,628,559	29%

O ativo tangível decresceu 21%, contabilizando cerca de 250.000 mCVE no final de 2017.

DESCRIÇÃO	VARIACÃO DO ATIVO TANGÍVEL (000 CVE)						TOTAL GERAL
	TERRENOS E RECURSOS NATURAIS	EDIFÍCIOS E OUTRAS CONSTRUÇÕES	EQUIPAMENTO BÁSICO	EQUIPAMENTO DE TRANSPORTE	EQUIPAMENTO ADMINISTRATIVO	OUTROS ATIVOS TANGÍVEIS	
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	2,604,617.00
Depreciação acumulada	0.00	-274,145.00	-1,196,025.00	-65,109.00	-566,341.00	-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	25,884.00	22,259.00	316,021.00
POSIÇÃO EM 31-Dez-2017							
Valor de Aquisição/ Reavaliação	21,421.00	322,729.00	1,452,064.00	72,042.00	588,322.00	144,813.00	2,601,391.00
Depreciação acumulada	0.00	-280,243.00	-1,220,873.00	-66,633.00	-571,902.00	-128,377.00	-2,268,028.00
Imparidades acumuladas	0.00	0.00	-83,518.00	0.00	0.00	0.00	-83,518.00
Valor Líquido	21,421.00	42,486.00	147,673.00	5,409.00	16,420.00	16,436.00	249,845.00

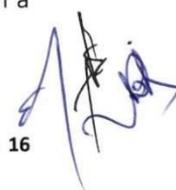
A situação de falência agravou-se 28% em relação a 2016, evoluindo de 9.364.352 mCVE para 11.448.243 mCVE. O aporte de 1.174.755 mCVE pelo accionista contribuiu para mitigar o efeito negativo dos prejuízos do exercício na evolução dos capitais próprios.

Iniciada neste exercício, a transferência da maior parte da dívida da empresa para a NewCo, uma das medidas da reestruturação em curso, deverá contribuir para a resolução desta situação que afeta a vida da companhia há uma longa série de exercícios consecutivos, no pressuposto de que o seu efeito será traduzido no reforço dos capitais próprios.



6. ORGANIZAÇÃO

Foi iniciado o processo de revisão da organização, visando a sua harmonização com as práticas mais atuais da indústria de transporte aéreo. Algumas funções poderão ser terceirizadas deixando o controlo sobre a prestação de serviços e o controlo de custos com a companhia.



A revisão da organização está assente numa lógica de estrutura enxuta, que proporcione ganhos relevantes de eficiência e seja o suporte adequado ao relançamento da companhia.

Serão aproveitadas todas as oportunidades que vierem a ser identificadas para gerar sinergias entre os serviços da TACV e os de seus parceiros internacionais, que podem contribuir para reduções significativas dos custos operacionais.

Devendo a companhia continuar a recorrer, no horizonte do Plano de Negócios a implementar, à locação operacional, como forma de garantir aviões para a sua frota, um novo modelo de contrato será estabelecido, no qual é também incluída a manutenção dos aviões que vierem a ser adquiridos. Desta forma, para além de reduzir significativamente a estrutura e as necessidades de pessoal, a companhia reduzirá a sua exposição a riscos operacionais, decorrentes de situações de indisponibilidade técnica dos aviões e aos custos associados a esses riscos.

É assumido que a atual estrutura de manutenção deverá evoluir para uma unidade de negócios autónoma, da qual poderá vir a nascer uma empresa de manutenção independente, estabelecida com o envolvimento de parceiros privados e a participação dos colaboradores afetos a essa área de atividade. Desta forma, será assegurada a continuidade de trabalho para uma boa parte dos colaboradores especializados em manutenção de aviões, aproveitando da melhor forma as qualificações e as competências profissionais desenvolvidas ao longo de vários anos.

Com base nos princípios atrás assumidos, um novo organograma será implementado.

O departamento comercial (marketing e vendas) está a ser reorganizado para refletir a nova abordagem necessária para construir um sistema *hub-and-spoke* bem sucedido, em substituição da estrutura de rede ponto a ponto anterior.

A equipa de gestão identificou as seguintes áreas de oportunidade para reduzir custos indiretos:

- a. Controlo de Rede, Carga e Despacho de Voo;
- b. Controlo operacional suportado por uma unidade reduzida, mas eficiente;
- c. Treinamento contínuo para o pessoal de operações em terra;
- d. Controlo da manutenção, com uma unidade de Manutenção de Linha na base do Sal;
- e. Implementação do escritório digital (redução/ eliminação de papel);
- f. Terceirização do planeamento do pessoal de voo (a ser avaliada);
- g. Planeamento da rede e Marketing partilhados.

A manutenção dos *standards* operacionais que sustentam os certificados da companhia (AOC, Registo IOSA, OMA) tem requerido um esforço continuado a vários níveis da organização.

7. SITUAÇÃO LABORAL

Em 31 de Dezembro de 2017, a empresa tinha no ativo 420 (quatrocentos e vinte) colaboradores, distribuídos conforme detalhe no quadro abaixo.

Deste universo 31 (trinta e um) trabalhadores eram detentores de uma relação laboral com duração inferior a 5 anos, presumindo-se serem trabalhadores com vínculo precário (contratos de trabalho a tempo determinado) e os restantes com contratos a tempo indeterminado.



Evolução do Quadro de Pessoal ⁽¹⁾							
Data Ref.	Geral ⁽²⁾	PNT	PNC	Manutenção	Ops Terra ⁽³⁾	Total	VAR
Dec-17	213	42	81	60	24	420	-5.4%
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, nascendo a CV Handling, que foi depois alienada a favor da ASA.

Um total de quatro (04) colaboradores encontrava-se em regime de licença sem vencimento, dois (02) em regime de comissão de serviço e dois (02) em regime de cedência temporária.

A empresa tinha no final do exercício um total de 21 (vinte e um) trabalhadores na condição de pré-reforma (programa interno).

O projeto de redimensionamento da mão-de-obra (*Retrenchment*) prevê dispensar 197 colaboradores, sendo necessário um total de 305 colaboradores para o arranque do hub aéreo. Pelo menos 66 colaboradores deverão ser recrutados para suprir insuficiências nos domínios de pessoal navegante e de suporte às operações.

No âmbito desse projeto, será adotada uma filosofia de intervenção assente no princípio da preservação da paz social. Deste modo, à desvinculação involuntária, foram privilegiados os seguintes programas:

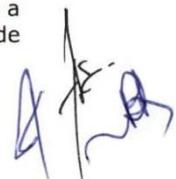
- I. Pré-reforma;
- II. Desvinculação voluntária - mútuo acordo.

Cada um dos programas foi sujeito a um processo negocial previsto em detalhe no plano de redimensionamento, o qual envolve, para além do colaborador, os principais parceiros sociais (sindicatos e associações profissionais representativos).

A administração da empresa aprovou e divulgou os critérios que enquadram os diferentes programas, os quais constituíram as bases de negociação prévia com os sindicatos representativos dos colaboradores.

Um programa de desvinculação involuntária deverá ainda ser levado a cabo, abrangendo um universo de 40 a 50 pessoas. Uma parte importante deste universo está afeta às representações da companhia no exterior.

Foi definido e aprovado um plano para a regularização das obrigações pendentes, relativas a anuidades vencidas em exercícios anteriores, as quais estavam na base de uma situação de impaciência crescente no seio dos colaboradores.



8. FACTOS RELEVANTES OCORRIDOS APÓS O TERMO DO EXERCÍCIO

Foi concluído em Fevereiro o processo de devolução do avião Boeing, modelo B757-200, que se encontrava ao serviço da companhia desde Maio de 2004, ao abrigo de um contrato de locação operacional de longo termo. A devolução tinha sido acordada com a AerCap, o locador, em Dezembro de 2017, na sequência de uma avaria grossa que afetou um dos motores e levou à imobilização prolongada do avião. Tendo em conta os pressupostos de desenvolvimento da frota, no âmbito do Plano de Negócios, a devolução foi decidida como a melhor solução para a empresa. Os encargos globais decorrentes do acordo rondaram os 215.000 mCVE, contabilizando os custos da reparação do motor avariado e da reposição dos níveis mínimos de performance do segundo motor (cerca de 159.000 mCVE) e uma compensação pelo termo antecipado do contrato de locação (56.000 mCVE). As contas ficaram todas acertadas com a AerCap em Abril do corrente ano. Os encargos fixos futuros decorrentes desse contrato, que deveria vigorar até 2024, superavam os 14.000 mUSD.

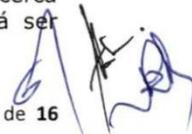
Ainda em Fevereiro deu-se início à implementação do programa de Pré-Reforma, no âmbito do redimensionamento do efetivo da companhia, após terem sido acordadas as condições com os sindicatos. O Plano de Redimensionamento do efetivo ficou concluído e aprovado pelo Conselho de Administração da companhia em Abril, após o acordo com os sindicatos sobre os termos da cessação dos contratos de trabalho para os colaboradores a dispensar e não beneficiados pela pré-reforma. O redimensionamento do efectivo integra o projeto de reestruturação operacional e organizacional que contempla igualmente a requalificação do pessoal navegante antes afeto à operação ATR (terminada em Setembro) e a mudança da base operacional do aeroporto da Praia para o aeroporto do Sal. O projeto tem um custo global estimado de 1.664.016 mCVE, conforme detalhe a seguir.

PROJETO DE REESTRUTURAÇÃO ORGANIZACIONAL E OPERACIONAL - RESUMO DOS CUSTOS		
PROGRAMA	STAFF ABRANGIDO	VALOR, CVE
Pré-Reforma	82	557,525,000
Cessação de Contrato de Trabalho	130	646,291,000
Anuidades (dívida ao pessoal acumulada 2006-2014)		139,187,000
Mudança da Base Operacional	157	135,300,000
Requalificação profissional	105	109,072,000
Outros (avaliação RH, outros serviços externos)		76,641,000
Total		1,664,016,000

Conforme previsto no Plano de Negócios, a companhia iniciou em Fevereiro a transferência gradual das suas operações para a sua nova base operacional no aeroporto do Sal e a implementação do *hub* aéreo, numa operação inicial com dois aviões B757-200. A mudança de local de trabalho e de domicílio do pessoal navegante e de suporte operacional para a Ilha do Sal está ainda a acontecer, sobretudo porque a requalificação dos pilotos de ATR para B757 encontra-se em curso. Quando o processo de mudança estiver concluído, mais de 150 colaboradores estarão instalados nessa ilha.

Foi aprovada em Março a nova marca da companhia, alinhada com a nova missão, valores e modelo de negócios e inspirada nas nossas ilhas e na nossa gente (ambiente, cultura). À aprovação, seguiram-se campanhas de lançamento, internamente e nos diversos mercados internacionais.

O projeto de resolução do passivo, encontra-se na sua fase final, com acordos de transferência da dívida já estabelecidos com 18 (dezoito) credores, num valor total de 7.847.135 mCVE. Falta nesta altura concluir a negociação com 5 (cinco) credores para a transferência de cerca de 1.089.000 mCVE. Na última etapa do projeto, a transferência da dívida deverá ser



aprovada pelo Governo para depois se concretizar o seu reconhecimento nas contas da empresa e, por conseguinte, se confirmar o seu saneamento financeiro.

No início de Julho a empresa entrou em completa disrupção operacional, devido ao atraso na introdução de aviões na frota. De acordo com o plano de frota, parte integrante do Plano de Negócios 2018-2022, a operação da empresa seria suportada, a partir de Junho por 3 (três) aviões, sendo 2 (dois) B757-200 em locação operacional de longo termo (Dry, A&M Lease) e 1 (um) em locação operacional de curta duração (Wet Lease). O atraso na entrega dos aviões levou a empresa a ficar sem equipamento básico desde o início de Julho, o que levou ao cancelamento de todos os voos, num total de 123, programados para as primeiras três semanas deste mês. Ao todo foram afetados 16.079 passageiros, que tiveram que ser protegidos em voos de terceiras companhias para chegarem ao seu destino. Este evento, ocorrido fora de qualquer cenário que pudesse ter sido antecipado, levou à mobilização de emergência de recursos num total aproximado de 1.500.000 mCVE, para que a companhia pudesse honrar as suas responsabilidades perante os passageiros afetados (proteção, assistência e pagamento de indemnizações, em conformidade com os regulamentos em vigor).

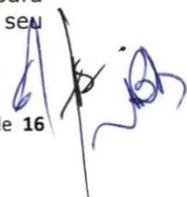
Esta disrupção operacional constituiu um novo revés ao processo de recuperação da empresa, que vinha, desde Novembro de 2017, a melhorar os seus níveis de performance, principalmente nos indicadores de regularidade e pontualidade e a construir gradualmente uma boa reputação. Com a disrupção, a confiança do mercado voltou a despencar, sobretudo nos mercados do Brasil, Itália e França. A profundidade do impacto leva a antecipar um processo demorado e bastante exigente de recuperação.

O regresso à normalidade das operações começou em 17-Jul, após a entrada em linha do avião em *Wet Lease*, um B767-200 da Jordan Aviation. Em 22-Jul, o primeiro dos dois aviões B757-200, em *dry lease* (com registo cabo-verdiano e operado pela própria empresa), fez o seu primeiro voo no percurso Sal-Paris. A companhia continua a desenvolver os melhores esforços no sentido de completar a sua frota, em conformidade com os pressupostos do seu Plano de Negócios e estabilizar a operação, como condição incontornável para a implementação e desenvolvimento do *hub* aéreo.

Tendo em conta que o Contrato de Gestão assinado com a Loftleidir Icelandic terminaria em 10 de Agosto de 2018, as partes enceteram negociações com vista à assinatura de um Contrato de Gestão de transição para a privatização. Tendo em conta o estágio de evolução da reestruturação e à necessidade de se acelerar o processo de privatização, optou-se pela não entrada no contrato de transição, estabelecendo, a partir daí, um mecanismo que permitisse ao potencial parceiro estratégico manter o acompanhamento da atividade da empresa até a sua entrada no capital social. Neste contexto, os membros do Conselho de Administração propostos pela Loftleidir, no seguimento da sua renúncia ao cargo em 08-Out-2018, mantiveram-se em exercício até 08-Nov-2018. O Conselho de Administração voltou, então, a funcionar com apenas três executivos.

O programa para o inverno 2018-2019, tendo em atenção, não só o momento de transição que a companhia está a viver, mas fundamentalmente os indicadores do mercado pós-disrupção, considerou descontinuar, temporariamente, as operações para Itália e reduzir as operações para o Brasil e, em compensação, introduzir, algumas operações diretas entre a cidade da Praia e Lisboa, assim como operações entre o Sal e Dakar, em conexão com Paris.

Foi terminado em 30-Nov-2018 o contrato de *wet leasing* com a Jordan Aviation, relativo ao avião B767 que vinha operando pela TACV, desde Julho. No início de Novembro saiu para **Check C** e modificações nos EUA, o avião B757-200 da frota própria, estando previsto o seu



regresso à operação em finais de Março. Sendo assim, o programa de inverno será quase todo ele realizado com dois aviões B757-200 da Icelandair, em *wet leasing*. No âmbito do plano de reforço da frota da companhia, estes aviões deverão transitar para o regime de locação operacional a longo prazo. O processo de certificação e registo do primeiro deles encontra-se já em andamento, sendo expectável a sua integração no AOC da TACV antes do final desta estação, em conformidade com as condições refletidas nos contratos com o Locador.

O processo para a privatização, encontra-se em fase de avaliação de uma proposta vinculativa apresentada pelo parceiro estratégico para a aquisição de 51% do Capital Social da companhia. Após a avaliação da proposta por uma equipa técnica mandatada pelo Governo, a mesma será apreciada em Conselho de Ministros (CM). Aprovada a proposta em CM, o processo deverá avançar para as negociações finais, sendo previsto o fecho da transação até o final de Fevereiro.

9. PROPOSTA DE APLICAÇÃO DE RESULTADOS

Sendo negativos, no valor de 3.755.956 mCVE, os resultados líquidos do exercício, o Conselho de Administração propõe integrá-los nos resultados transitados.

10. 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 2017, 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 Nº 1 do citado artigo, aqui propõe ao Estado, na qualidade de accionista único.

11. AGRADECIMENTOS

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

Praia, Janeiro de 2019.
O Conselho de Administração



