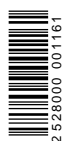


Terça-feira, 29 de maio de 2018

II Série
Número 34



BOLETIM OFICIAL



2 528000 001161

ÍNDICE	
PARTE B	<p>ASSEMBLEIA NACIONAL:</p> <p>Relatório:</p> <p>Relatório da Comissão Parlamentar de Inquérito para averiguar os atos de gestão dos TACV-Cabo Verde Airlines, o funcionamento dos órgãos sociais e a aprovação das decisões de gestão, doravante designada CPI-TACV..... 1191</p>
PARTE C	<p>CHEFIA DO GOVERNO:</p> <p><i>Direção dos Recursos Humanos e Assuntos Gerais:</i></p> <p>Comunicação n° 31/2018:</p> <p>Comunicando o regresso ao quadro de origem de João Henrique Freitas Santos Oliveira Barros em regime de requisição no ICCA - Instituto Cabo-Verdiana de Crianças e Adolescentes..... 1214</p> <p>MINISTÉRIO DAS FINANÇAS:</p> <p><i>Direcção-Geral do Planeamento, Orçamento e Gestão:</i></p> <p>Extrato de despacho n° 768/2018:</p> <p>Promovendo os funcionários do quadro da Direcção Nacional de Receitas do Estado, do Ministério das Finanças..... 1214</p> <p>Extrato de despacho n° 769/2018:</p> <p>Progridindo os funcionários do quadro da Direcção Nacional de Receitas do Estado, do Ministério das Finanças..... 1215</p> <p>MINISTÉRIO DA DEFESA:</p> <p><i>Gabinete do Ministro:</i></p> <p>Despacho n° 4/2018:</p> <p>Delegando no Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas a competência para assinatura do contrato de aquisição de material de fardamento (lote 1) com a CHINA XINXING IMPORT AND EXPORT CO., LTD; 1215</p> <p>Despacho n° 5/2018:</p> <p>Delegando no Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas a competência para assinatura do contrato de aquisição de material de fardamento (lote 2) com a CHINA XINXING IMPORT AND EXPORT CO, LTD..... 1215</p>

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E TRABALHO:

Direcção-Geral do Planeamento, Orçamento e Gestão:

Retificação nº 65/2018:

Retificando o despacho publicado no *Boletim Oficial* nº 32, II Série, de 18 de maio de 2018, referente a fim da comissão ordinária de serviço, de Alexandra Sofia de Oliveira Neto Lopes da Silva de Lima. 1215

Direção Nacional da Polícia Judiciária:

Extrato de despacho nº 770/2018:

Nomeando em comissão de serviço, Euclides Manuel dos Reis Mascarenhas, para exercer em comissão extraordinária de serviço, o cargo de Diretor do Centro de Formação da Polícia Judiciária. 1216

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA:

Direcção-Geral do Planeamento, Orçamento e Gestão:

Extrato de despacho nº 771/2018:

Autorizando o regresso ao serviço de Domingas Cardoso Andrade, técnica nível I, do quadro da DGPOG/MAI, na situação de licença sem vencimento. 1216

MINISTÉRIO DA SAÚDE E DA SEGURANÇA SOCIAL E MINISTÉRIO DA AGRICULTURA E AMBIENTE:

Gabinete dos Ministros:

Despacho conjunto nº 21/2018:

Criando o grupo de trabalho interinstitucional, que integra a Direção Geral de Farmácia, a Direção Nacional de Saúde, o Instituto Nacional de Saúde Pública, a Direção Geral de Agricultura, a Direção Nacional do Ambiente, a Agência de Regulação e Supervisão dos Produtos Farmacêuticos e Alimentares e a representação da OMS em Cabo Verde. 1216

PARTE D

CONSELHO SUPERIOR DA MAGISTRATURA JUDICIAL:

Secretária

Extrato de deliberação nº 34/2018:

Transferindo com efeitos a partir de 1 de outubro, os oficiais de justiça conforme se indicam. 1217

Extrato de deliberação nº 35/2018:

Transferindo Romina Maísa da Luz Fernandes Monteiro, ora colocada no Tribunal da Comarca de S. Domingos, para desempenhar funções no 1º Juízo Crime do Tribunal da Comarca da Praia. 1217

Extrato de deliberação nº 36/2018:

Promovendo à categoria imediata os Oficiais de Justiça do Quadro das Secretarias Judiciais, habilitados com o curso de Secretário Judicial, Escrivão de Direito e Ajudante de Escrivão, como se indica. 1217

Extrato de deliberação nº 37/2018:

Transferindo com efeitos a partir de 1 de outubro, os oficiais de diligências que se indicam. 1220

MINISTÉRIO PÚBLICO:

Conselho Superior do Ministério Público:

Extrato da Deliberação nº 50/CSMP/2017/2018

Transferindo a pedido e por conveniência de serviço os oficiais de justiça que se indicam. 1220

Extrato da Deliberação nº 51/CSMP/2017/2018

Colocando nas respetivas Comarcas os oficiais de justiça reafectados que se indicam. 1221

PARTE E

INSTITUTO CABO-VERDIANO PARA IGUALDADE E EQUIDADE DO GÉNERO:

Conselho de Administração:

Extrato de despacho nº 772/2018:

Dando por finda a comissão de serviços de Neusa Tavares Costa, no cargo de secretaria da Presidente no Instituto Cabo-Verdiano para Igualdade e Equidade do Género. 1222

ORDEM PROFISSIONAL DE AUDITORES E CONTABILISTAS CERTIFICADOS:

Conselho Diretivo:

Retificação nº 66/2018:

Retificando a Lista Nacional do Contabilistas Certificados, publicado no *Boletim Oficial* n.º 33, II Série, de 23 de maio de 2018, constante da Deliberação nº 001/CDIR/2018. 1222

PROVEDORIA DA JUSTIÇA:

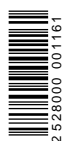
Direção Geral dos Serviços Técnico e Administrativos:

Extrato de despacho nº 02/2018:

Nomeado definitivamente como técnicos nível I do quadro de pessoal da Provedoria de Justiça, mantendo, entretanto, as funções atuais: Carlina M'ba Pereira Fernando Jorge Barbosa Ferro Ineida Albertina Lopes Corsino Dulcinea Melo Fortes Mesquita. 1222

Extrato de contrato de trabalho a termo:

Contratando Emanuel de Jesus dos Santos, para, em regime de estágio probatório, exercer o cargo de técnico superior nível I, do quadro de pessoal da Provedoria de Justiça. 1222



2528000 001161

PARTE G

MUNICÍPIO DA BOA VISTA:

Câmara Municipal:

Despacho nº 773/2018:

Nomeando Eric da Graça Firmino, para desempenhar, em comissão ordinária de serviço, o cargo de Diretor do Gabinete Municipal de Gestão Urbanística, Habitação e Transportes. 1222

MUNICÍPIO DO MAIO:

Câmara Municipal:

Extrato de deliberação nº 26/2018:

Contratando Agência de Grafismo e Comunicação Lda, para prestar serviços de consultoria à Câmara Municipal nos domínios de Comunicação, Imagem e Marketing. 1222

MUNICÍPIO DA PRAIA:

Câmara Municipal:

Deliberação nº 24/2018:

Aprova as Zonas de Terminal de Hiaces e respetiva tabela de tarifas de estacionamento. 1223

MUNICÍPIO DE SÃO MIGUEL:

Câmara Municipal:

Extrato de despacho nº 774/2018:

Contratando Alberto Furtado Miranda e Bruno Austelino Silva Fernandes, em regime de trabalho a termo, para desempenharem as funções de técnico, nível I e pessoal de apoio operacional, na Câmara Municipal de São Miguel. 1223

PARTE II

MUNICÍPIO DO TARRAFAL DE SÃO NICOLAU:

Câmara Municipal:

Anúncio de concurso nº 26/2018:

Anúnciando o concurso público-fornecimento de um Camião de Recolha de Resíduos Sólidos Urbanos-URS para Serviços de Ambiente e Saneamento. 1224

PARTE B

ASSEMBLEIA NACIONAL

Comissão Parlamentar de Inquérito sobre os atos de gestão dos TACV (Resolução nº 48/ IX/ 2017, de 11 de julho)

RELATÓRIO

I - INTRODUÇÃO

O Grupo Parlamentar do Movimento para a Democracia (GPMPD) ao abrigo dos artigos 147º, 168º alínea f), e 180º da Constituição, dos artigos 260º nº 1, 261º nº 1, 264 e 265º do Regimento da Assembleia Nacional e dos artigos 3º, 7º, 12º, 14º, e 17º da Lei nº 110/99, de 13 de setembro, com alterações efetuadas pela Lei nº 5/VI/2001, de 17 de dezembro, tomou a iniciativa a 29 de maio de 2017, de remeter um requerimento (Anexo 1) de constituição obrigatória de uma Comissão Parlamentar de Inquérito para averiguar entre outros assuntos, os atos de gestão dos TACV Cabo Verde Airlines, o funcionamento dos órgãos sociais e a aprovação das decisões de gestão.

Considera o Grupo Parlamentar do MpD, na sua nota de exposição de motivos que o Governo de Cabo Verde anunciou no dia 23 de maio de 2017 que, dada a situação complexa de ruptura financeira em que a empresa pública se encontra, decidiu empreender uma série de medidas de curto prazo para a reestruturação e privatização dos TACV, tendo ficado decidido o abandono da operação doméstica pela transportadora aérea nacional, a partir de 1 de agosto desse mesmo ano.

Salienta o proponente da iniciativa que, “há pelo menos dez anos, as dívidas dos TACV com os credores vinham aumentando de forma exponencial, ultrapassando os onze milhões de contos cabo-verdianos

em 2015, ou seja, Cem milhões de Euros. Várias são as razões que contribuíram para que a empresa chegasse a tal situação, designadamente interferências sistemáticas do Governo na gestão da empresa; decisões equivocadas das sucessivas administrações, como na desastrosa operação de venda dos seus ATRs a um preço de oportunidade, para de seguida os retomarem em forma de leasing a custos ainda mais onerosos. Como resultado, os TACV, que hoje poderia ser proprietário de uma frota de três ATRs, tornou-se numa companhia aérea sem aeronaves, com contratos em incumprimento, ameaça dos Lessors e, o pior, em estado cada vez mais agudo de falência técnica”.

A referida proposta foi aprovada por unanimidade, a 27 de junho de 2017, tendo os respetivos objetivos sido fixados, nos exatos termos constantes da iniciativa do proponente e que melhor se identificam no ponto 1.1 infra.

O presente relatório, com o qual terminamos os trabalhos desta Comissão, foi sistematizado de molde a fazer um enquadramento da situação económico-financeira, bem como dos atos de gestão e os sucessivos planos de reestruturação da empresa, para que, indo ao encontro da Resolução da Assembleia Nacional nº 48/IX/2017, de 11 de julho, se pudessem averiguar todos os factos.

Nestes termos, e tendo em conta o objecto da Comissão, o relatório foi elaborado de acordo com toda a prova produzida, quer documental, quer pelos depoimentos diversos prestados em sede da Comissão, sendo na parte final apresentadas as respectivas conclusões.

1.1 Objecto do Inquérito

A Comissão Parlamentar de Inquérito aos atos de gestão dos TACV- Cabo Verde Airlines, adiante designada por CPI-TACV, foi constituída pela resolução da Assembleia Nacional nº 48/IX/2017, publicada na I Série nº 40, do Boletim Oficial, de 11 de julho de 2017 (Anexo 2).



2 528000 001161

A referida Resolução no seu artigo 2.º fixou o objeto da Comissão nos seguintes termos:

- a) Averiguar os atos de gestão dos TACV;
- b) Averiguar o funcionamento dos órgãos sociais e aprovação das decisões de gestão;
- c) Averiguar as nomeações dos órgãos sociais, designadamente os critérios utilizados para a escolha dos seus membros;
- d) Averiguar as aquisições e alienações dos ativos dos TACV;
- e) Averiguar as intervenções dos governantes na gestão da empresa;
- f) Averiguar os planos de reestruturação e recuperação e as razões por que falharam sucessivamente e os respetivos responsáveis;
- g) Averiguar a responsabilidade do Governo, nomeadamente do Ministério das Finanças na avaliação dos vários negócios que vieram a se revelar de desastrosos para a empresa;
- h) Averiguar a responsabilidade do Governo no agravamento da dívida, na degradação financeira e na depreciação dos ativos dos TACV;
- i) Em função das circunstâncias apuradas, identificar os eventuais atos de gestão danosa, bem como as eventuais responsabilidades individuais, corporativas ou institucionais e o encaminhamento dos relatórios às instâncias competentes;

1.2. Âmbito

Nos termos do artigo 3º da Resolução nº. 47/IX/ 2017, de 11 de julho, no âmbito do Inquérito a realizar pela Comissão Parlamentar, são abrangidos:

- a) Os atos de gestão dos TACV no período de 5 de julho de 1975 a 11 de julho de 2017;
- b) Os planos de reestruturação e recuperação;
- c) Os titulares e ex-titulares de cargos governamentais, em particular os do setor dos transportes;
- d) Os avales prestados pelo Governo a favor dos TACV;
- e) Os membros e ex-membros dos órgãos sociais;
- f) Todas as aquisições e alienações de ativos e áreas de negócio;
- g) O passivo da empresa;
- h) As contas da empresa;
- i) Instituições e individualidades que se julgarem importantes.

1.3. Composição

Nos termos do artigo 6º da supracitada Resolução, fixou-se em 10 o nº de membros da Comissão de Inquérito, cuja composição ficou estabelecida nos seguintes termos: 6 (seis) Deputados do MPD e 4 (quatro) Deputados do PAICV.

Pelos respetivos Grupos Parlamentares foram então indicados para integrarem a Comissão de Inquérito os seguintes Deputados:

1. Emanuel Alberto Duarte Barbosa – MPD
2. Walter Emanuel da Silva Évora – PAICV
3. Francisco Marcelino Lopes Correia – MPD
4. José Manuel Sanches Tavares – PAICV
5. Luís Carlos dos Santos Silva – MPD
6. Clóvis Isildo Barbosa da Lomba da Silva – PAICV
7. Milton Nascimento de Sena Paiva – MPD
8. José Maria Fernandes da Veiga – PAICV
9. Carlos Alberto Gonçalves Lopes – MPD
10. Adilson Silva Fernandes – MPD

De salientar que, a Declaração de retificação de 20 de julho de 2017 e a Resolução nº. 78/IX/2018, 12 de março de 2018, alteraram a composição dos membros da CPI, no primeiro caso, introduziu-se o nome do Deputado José Manuel Sanches Tavares – PAICV, que não constava da primeira resolução e no segundo caso, fez-se a substituição do Deputado José Maria Fernandes da Veiga pelo Deputado José Maria Gomes da Veiga, ambos do PAICV. Esta substituição foi motivada pelo facto do Deputado José Maria Fernandes da Veiga, constar da lista de personalidades que foram convocadas para depor em sede desta Comissão.

1.4. Tomada de Posse

O empossamento dos membros da Comissão ocorreu a 25 de julho de 2017, em reunião presidida por S. Exª o Presidente da Assembleia Nacional, senhor Jorge Pedro Maurício dos Santos, e convocada ao abrigo do artigo 10, nº 2 da Lei 110/V/99, de 13 de setembro (Anexo 3).

Na sua primeira reunião, após tomada de posse, realizada no dia 01 de agosto de 2017, A CPI-TACV, aprovou o Regulamento de Funcionamento (Anexo 4), o Cronograma de actividades, designou os dois relatores, listou os documentos e as informações úteis que foram solicitadas e procedeu à eleição dos seus órgãos, que ficaram assim constituídos:

MESA:

Presidente: Sr. Deputado Emanuel Alberto Duarte Barbosa – MPD;

Secretário: Sr. Deputado José Manuel Sanches Tavares – PAICV;

Secretário: Sr. Deputado Adilson Silva Fernandes – MPD.

RELATORES:

Sr. Deputado, Adilson Silva Fernandes – MPD.

Sr. Deputado, Walter Emanuel da Silva Évora – PAICV

A Comissão nos termos do nº 2 do artigo 3º da Resolução nº. 47/IX/ 2017, solicitou aos dois Grupos Parlamentares do MpD e do PAICV e a UCID, que indicassem uma lista de personalidades a serem auscultadas no âmbito do inquérito. Da referida solicitação apenas o MpD através do seu Grupo Parlamentar apresentou uma proposta que foi submetida à apreciação da CPI-TACV, tendo os respetivos nomes merecido a anuência de todos os seus membros, reunidos em sessão ordinária realizada no dia 30 de outubro de 2017. Ficou também deliberado nessa primeira reunião que a lista de personalidades a serem ouvidas na Comissão Parlamentar de Inquérito ficaria em aberto.

1.5. Mandato da Comissão Parlamentar de Inquérito

A Resolução nº. 48/IX/2017 de 11 de julho que determinou a constituição da CPI-TACV, estipulou no seu artigo 4.º o prazo de cento e oitenta dias (180), a contar da posse desta mesma Comissão para a conclusão de todos os trabalhos e a apresentação do respectivo relatório, correspondendo, deste modo, ao prazo máximo para o efeito, previsto na Lei nº. 110/V/99, de 13 de setembro, com as alterações introduzidas pela Lei nº. 5/VI/2001, de 17 de dezembro, que regula o Regime Jurídico dos Inquéritos Parlamentares.

Todavia, foi necessário ter sido requerida e concedida a Comissão a prorrogação do prazo por mais 90 dias, à luz nº 1 do artigo 1º da Resolução nº 65/IX/2018, de 15 de janeiro, publicada na I Série do *Boletim Oficial* nº 10, de 15 de fevereiro.

II - CONSIDERAÇÕES GERAIS

2.1. Metodologia de Trabalho

No geral os trabalhos da CPI-TACV decorreram dentro da normalidade.

As maiores dificuldades encontradas foram a escassez de documentação referentes ao período de 1975 a 1993 e o facto de algumas personalidades que assumiram importantes cargos de gestão na campanha estarem ausentes do País e não poderem assim comparecer e prestar depoimento na CPI.

A CPI-TACV trabalhou, com base no Regulamento Interno, aprovado na sua primeira reunião deliberativa, orientando-se pelas Audições e Reuniões previamente programadas, todas em obediência ao estipulado na Constituição da República, para o efeito, no Regime Jurídico de Inquérito Parlamentar, na Resolução da sua constituição e nos articulados respeitantes ao Regimento da Assembleia Nacional.



2528000 001161

2.2. Informações e documentos solicitados

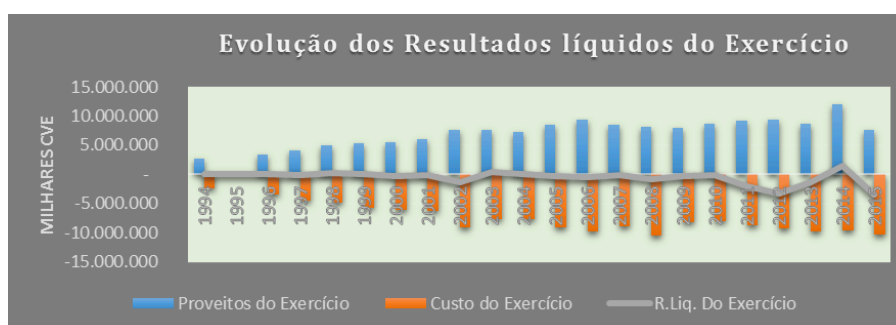
A CPI- TACV, no quadro das suas atribuições, efectuou diligências várias ao abrigo do disposto no artigo 147.º da Constituição da República e dos artigos 14.º, 17.º e 18.º do Regime Jurídico dos Inquéritos Parlamentares tendo, de um modo geral, recebida a colaboração das entidades no fornecimento de informações e documentações solicitadas

2.3. Audições

No uso da faculdade conferida pelo artigo 147.º da Constituição da República, e dos artigos 17.º e 18.º do Regime Jurídico dos Inquéritos Parlamentares, definido pela Lei n.º 110/V/1999, de 13 de setembro, com as alterações introduzidas pela Lei n.º 5/VI/2001, de 17 de dezembro, a CPI-TACV preparou, previamente, na sua reunião ordinária 30 de outubro de 2017, a audição a várias personalidades e entidades, na sua maioria com responsabilidade na gestão dos TACV.

3.1. As Contas da TACV

Gráfico nº 1 Evolução dos Resultados líquidos do Exercício



Fonte: Relatório e contas da TACV

Quadro nº 1 Indicador de Performance Económica

Indicadores (000 CVE)	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Proveitos do Exercício	2 678 030		3 318 351	4 173 636	4 983 983	5 292 717	5 519 850	5 949 530	7 564 038	7 697 867	7 318 449	8 430 514	9 329 655	8 432 301	8 215 380	7 945 496	8 605 300	9 135 529	9 416 569	8 682 963	11 983 362	7 544 513
Custo do Exercício	(2 473 812)		(3 486 422)	(4 598 508)	(4 952 660)	(5 733 300)	(6 108 131)	(6 295 639)	(9 142 241)	(7 771 045)	(7 620 324)	(9 169 304)	(9 755 732)	(9 000 987)	(10 506 976)	(8 186 905)	(7 959 714)	(8 807 383)	(9 305 375)	(9 829 454)	(9 602 521)	(10 245 031)
Resultados Correntes do Exercício	204 218		(168 071)	(424 867)	31 263	(440 583)	588 281	(346 108)	(1 578 203)	(73 178)	(301 875)	(738 790)	(426 077)	(568 686)	(2 291 597)	(568 886)						
Resultados Extraordinários	14 414		210 787	241 429	216 417	442 660	296 332	140 783	152 010	441 488	294 559	458 806	24 677	390 968	1 485 209							
Resultados Antes de Impostos	163 852	136 656	42 716	(183 338)	247 740	2 077	(291 949)	(205 325)	(1 426 193)	368 310	(7 316)	(279 984)	(401 400)	(171 461)	(819 824)	(241 408)	(65 440)	(2 026 088)	(3 211 498)	(1 351 642)	1 516 129	(3 437 527)
Resultados líquidos do Exercício	96 584	888 26	25 905	(183 337)	247 680	2 077	(291 949)	(205 325)	(1 426 193)	368 310	(7 316)	(279 984)	(401 400)	(171 461)	(819 824)	(241 408)	(65 440)	(2 026 088)	(3 211 498)	(1 351 642)	1 516 129	(3 437 527)

Fonte: Relatório e contas da TACV

Durante a década de 90, com exceção feita ao ano de 1997, a companhia manteve a sua situação económica e financeira estável, com resultados líquidos a manterem-se perto de uma situação de equilíbrio, conhecendo ganhos extraordinários, considerado por muitos um momento importante na história da TACV.

Não obstante o desempenho operacional globalmente positivo em 1997, a companhia encerrou aquele ano com resultados negativos, experimentando uma acentuada degradação dos principais indicadores financeiros em relação aos resultados alcançados nos anos anteriores, dada a ocorrência de fatores adversos que comprometeram desde cedo as metas económicas gizadas para aquele exercício, nomeadamente:

- Apreciação do dólar face a moeda nacional, tendo em conta que mais de 50% dos custos operacionais da atividade são gerados em USD, o impacto negativo desta apreciação é estimado em cerca de 290 mil contos correspondente a cerca de 27% do aumento dos custos operacionais;
- Depreciação em relação ao escudo das principais moedas de venda internacional cujo impacto nos proveitos corresponde, aproximadamente, 30 mil contos negativos;
- As operações de transporte aéreo doméstico com custos operacionais elevadíssimos cujos prejuízos têm sido ao longo dos anos responsáveis pelo mau desempenho económico a nível do transporte aéreo, bem como da performance económica geral da empresa;
- O Bird strike do B757 ocorrido naquele ano em Bissau e que ocasionou um prejuízo de 112 mil contos (encargos para os quais não existia no mercado seguradora cobertura adequada);

Tendo em conta as circunstâncias particularmente difíceis transitadas do ano 1997, e visando inverter a tendência dos resultados negativos, a companhia adoptou para os exercícios subsequentes um plano operativo orientado para a recuperação da rentabilidade das operações intercontinentais em paralelo com os esforços que foram continuamente investidos na minimização dos prejuízos nas operações doméstico- regionais.

Na sequência das medidas acima mencionadas, a companhia viu os seus resultados melhorarem consideravelmente em relação a 1997, tendo apresentado um balanço final positivo nos dois anos seguintes (1998 e 1999) de 248 e 2,1 mil contos respetivamente.

Depois de alguns anos a registar resultados que evidenciavam um certo equilíbrio financeiro, desde o início dos anos 2000 que a empresa vem passando por problemas, chegando recentemente a colocar em perigo a sua viabilidade e a própria continuidade.

Em 2002 as contas da empresa começam a entrar em derrapagem e a frágil situação financeira que vinha dos exercícios precedentes (2000 e 2001) degradou-se de forma muito preocupante com a companhia a encerrar o ano em situação de falência técnica de 1,4 milhões de contos.

Diversos fatores contribuíram de uma forma determinante para o resultado líquido negativo de 1.426.193.000 CVE (Um Bilião, quatrocentos e vinte e seis milhões, cento e noventa e três mil escudos), sendo de destacar:

- Os efeitos dos acontecimentos do 11 de Setembro nos EUA que continuaram a fazer-se sentir, não apenas através da retração do mercado, mas também através do incremento dos custos, nomeadamente dos seguros, cujos efeitos negativos se refletiram na evolução dos proveitos;

- b) A juntar ao cenário de contração do mercado internacional há também a considerar o fracasso na implementação de um plano de expansão no âmbito da estratégia de desenvolvimento de um Hub no Sal e que incluía a aquisição em regime de leasing operacional por um período de 5 anos de um avião Boeing 737-300;
- c) Lançamento de um programa de exploração do mercado da CEDEAO com ligação ao Sal, utilizando o referido B737-300;
- d) Lançamento de uma operação semanal Sal-Nova Iorque- Sal, a qual tinha como suporte um acordo de Wet Lease de um avião Lockheed 1011 (270 assentos) da companhia Portuguesa Air Luxor, cuja utilização começava em Lisboa. Este acordo prejudicou a utilização dos aviões da frota e o desempenho da linha Sal-Lisboa, devido ao excesso de capacidade oferecida que daí resultou.

Eleita como via para a solução dos problemas registados, o plano de expansão atrás referido acabou por não resultar em absoluto, tendo tido um impacto extremamente negativo no desempenho operacional, económico e financeiro da companhia.

Tendo contabilizado em 2002 prejuízos importantes em decorrência dos fatores acima mencionados, a administração foi obrigada a tomar medidas no sentido de inverter a tendência dos resultados negativos.

Em 2003, a empresa começa ainda que de forma ténue, a dar sinais de recuperação, tendo encerrado aquele exercício com resultados globais positivos (cerca de 368 milhões de CVE), o que já não acontecia desde 1999. Tal foi possível graças à melhoria do seu desempenho económico em 95,4% face ao exercício de 2002, como atesta a evolução dos resultados correntes constantes do gráfico 1.

A recuperação acima evidenciada, resulta, fundamentalmente, das medidas operacionais e comerciais adoptadas ao longo do exercício que permitiu uma viragem importante na situação da empresa nos planos operacional, económico e financeiro e que lhe permitiu ultrapassar a fase crítica de 2002 e assegurar algum equilíbrio da tesouraria.

Contrariando o resultado obtido em 2003 e os objetivos fixados no plano económico para 2004, a companhia deu nesse ano mais um passo atrás no percurso da recuperação que vinha seguindo e encerrou o exercício (2004) com resultados de exploração negativos na ordem dos 7316 milhões de CVE, tendo registado, com relação ao ano anterior, uma acentuada degradação do seu desempenho, refletida nos pormenores apresentados no gráfico 1.

Em 2005, antes do início do processo de reestruturação e expansão, a empresa registou resultados correntes negativos de 738.790.000 CVE (Setecentos e trinta e oito milhões, Setecentos e noventa mil escudos), que foram reduzidos para 426.077.000 CVE (Quatrocentos e vinte e seis milhões, Setenta e sete mil escudos) em 2006 e para 568.686.000 CVE (Quinhentos e Sessenta e oito milhões, Seiscentos e oitenta e seis mil escudos) em 2007.

Os resultados líquidos negativos também sofreram uma evolução substancialmente favorável nesse período, passando de 280 milhões de escudos em 2005 para 401 milhões de escudos no ano seguinte, tendo-se fixado em 171 milhões de escudos em 2007.

Nos anos seguintes a TACV continuou teimosamente a ter resultados muito aquém do desejado, e 2008 não constituiu exceção em relação aos anos anteriores, o que testemunha de forma clara a deteriorização, ainda mais, da situação financeira, já de per si muito precária desde 2005, acumulando uma vez mais, avultados prejuízos, traduzidos nos resultados globais negativos na ordem de 819.824.000 CVE (Oitocentos e dezanove milhões, Oitocentos e vinte e quatro mil escudos) em 2008.

Este resultado altamente prejudicial à afirmação da companhia e a solidificação da sua situação financeira deriva, sobretudo, de decisões estratégicas não condizentes com o mercado à disposição da empresa ou incorretamente equacionadas pela sua administração, tais como:

- Evolução dos preços do petróleo nos mercados internacionais, que atingiu valores recordes na segunda metade do ano de 2008;
- Situação de frequente contestação laboral durante o primeiro semestre de 2008 entre o pessoal operacional e a administração e que culminou no despedimento e reintegração de 168

colaboradores, obrigando a TACV a pagar indemnizações no valor superior a 50 mil contos, com impacto negativo nas contas;

- Um projeto de expansão que provocou avultados prejuízos à empresa, fruto da abertura de algumas linhas sem sustentabilidade ou mesmo aumento de frequências (Duplos voos diários para Portugal, voos diários para Fortaleza e experimentando a rota da Polónia) sem um estudo prévio que justificasse as operações.
- Isso tudo agravado com o aluguer de um terceiro aparelho em condições penalizantes para a companhia.

Ademais, a companhia teve que arcar com o consumo de combustíveis, as horas voadas dos aparelhos, os subsídios e o alojamento à tripulação, etc., fazendo com que os encargos com o fornecimento de serviços de terceiros conhecessem valores astronómicos. Uma vez não acompanhadas pela geração de receitas equivalentes, geraram prejuízo no montante de 819.824.000 CVE (Oitocentos e dezanove milhões, Oitocentos e vinte e quatro mil escudos).

O capital próprio da empresa, no entanto, não deixou de diminuir. De cerca de 1.5 milhão de contos negativos em 2008 o capital próprio da TACV decresce para 2.1 milhões no ano seguinte e para 2.2 milhões de contos negativos em 2010.

Em 2011 a “sangria” aumenta e o capital da empresa diminui para 4.7 milhões de contos negativos.

Apesar dos esforços desenvolvidos no sentido de contrariar a tendência da crise e das adversidades decorrentes durante aquele período, a situação financeira da companhia, descrita nos exercícios anteriores como preocupante devido ao acumular de prejuízos avultados ao longo dos anos, tornou-se ainda mais grave com os resultados negativos alcançados em 2015, ainda mais pela sua dimensão.

Os resultados líquidos de 2015 no montante de 3.437.527.000 CVE (Três bilhões, quatrocentos e trinta e sete milhões, quinhentos e vinte e sete mil escudos) negativos, são incomparáveis aos de 2008 que já se considerava de prejudicial à afirmação da TACV.

O ano de 2015 entra para a história da companhia como o pior de sempre com a empresa em acentuado processo de falência técnica, tendo registado o maior prejuízo de sempre.

Com perdas de capital líquido na ordem dos 3 milhões de contos e o capital próprio a avançar para mais de 8 milhões de contos negativos, a empresa viu o seu passivo a crescer cerca de 12% face a 2014, por força do incumprimento generalizado das obrigações contratuais, afetando particularmente os contratos de locação operacional com a ILFC/ AERCAP relativos aos aviões Boeing.

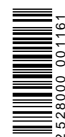
No final de 2015, o passivo total rondava os 12,2 milhões de contos, com 70% desse total em passivo corrente. A companhia não tinha quase crédito comercial nenhum e a suspensão da IATA Clearing House veio agravar ainda mais a situação, pelo impacto negativo que a notícia teve no mercado.

Com a companhia a operar, desde há alguns anos, em não conformidade com o disposto no Art.º 137 do Código das Empresas Comerciais, levou a administração da empresa, ao abrigo do nº1 do citado artigo, a propor ao Estado, na qualidade, de acionista único, a tomada de medidas para reforçar os capitais próprios e sanear esta não conformidade.

A situação financeira precária e prolongada da empresa com influência direta nas dificuldades de tesouraria fizeram com que a companhia vivesse sob constante ameaça de insolvência e com sérias dificuldades em cumprir com algumas obrigações em tempo útil, não só junto dos seus fornecedores e credores, mas também perante os seus trabalhadores, conforme expressa num dos relatórios e contas da empresa, onde pode ler-se:

“A debilidade da tesouraria obriga que os gestores passam a maior parte do tempo analisando o que, quando e como pagar os compromissos da companhia em vez de dedicar este tempo a traçar estratégia de uma boa gestão financeira.

Neste quadro, a solução encontrada, por enquanto, tem sido a de pagar os mais exigentes e que ponham em causa as operações da companhia e retardar o resto, enquanto se aguardam melhores oportunidades.



Atingiu-se o momento em que a tesouraria já não consegue respostas aos fornecedores, que pressionados pela crise e pela desconfiança gerada sobre a TACV, vêm diminuindo cada vez mais o tempo de espera, sempre acompanhado de ameaças de corte de serviços.”

Operando em défice operacional continuado e crescente, há vários exercícios consecutivos, a companhia viu agudizarem-se os seus problemas de liquidez, e aumentarem-se as dívidas, por incapacidade de cumprir as suas obrigações contratuais.

Perante a situação de insolvência em que se encontrava a companhia e refletida claramente na tesouraria e com sérias dificuldades para honrar com todos os compromissos levou o arresto do Boeing 737-800 da TACV na Holanda, em fevereiro de 2016, por dívidas acumuladas pela empresa a fornecedores, e antes, em dezembro de 2015 a companhia área nacional- TACV, viria a ser penalizada com a suspensão da Câmara de pagamentos da IATA Clearing House, por não pagar dentro dos prazos legais, uma dívida de cerca de 2 milhões de euros que tinha para com aquela instituição aérea mundial.

Ainda sobre as contas dos TACV a CPI registou os seguintes depoimentos:

Dr.ª Cristian Duarte, ex-Ministra das Finanças:

“Em relação às contas, de facto na primeira República, a informação é de que as contas foram apresentadas ao Ministério das Finanças e nunca foram auditadas.

Na altura estava-se a implementar o Plano Oficial de Contabilidade, o tal famoso POC.

Foi um período em que numa ausência do quadro regulador para a apresentação de contas, por parte das empresas públicas, apresentavam as contas como podiam, balancetes, às vezes com demonstração de cash flows, às vezes sem balanços, porque estava num período de definição do POC.

Se for à procura de relatórios de contas, como os que foram apresentados na década de dois mil, não se encontra, porque nenhuma empresa o fazia.

Foi na década de oitenta que se criou pela primeira vez, no Ministério das Finanças, o Gabinete de Apoio às Empresas Públicas, não havia capacidade técnica no país, foi financiado pela cooperação portuguesa, foi constituído exclusivamente por técnicos de contas portugueses, não havia um cabo-verdiano.

Comparar situações destas com a situação de hoje parece um pouco exagerado.

Não havia POC, o número de técnico de contas no país não chegava a dez, o Ministro criou, deve ser no tempo do Ministro Osvaldo Lopes da Silva, o gabinete de Apoio às Empresas Públicas para apoiar as empresas, para estruturar os seus sistemas de informações contabilísticas.

Houve uma vontade política de estruturar as empresas com sistemas de informação e prepará-las para a prestações de contas.”

Comandante Osvaldo Lopes da Silva, antigo Ministro da Economia:

“A situação financeira era equilibrada, os diferentes balanços eram aparentemente equilibrados. Via a situação financeira equilibrada, mas era preciso ir ao detalhe. Muitos ativos dos TACV eram dívidas do Estado. O Estado não meteu dinheiro nos TACV, nem para aumento de capital não entrou com dinheiro. O Estado era devedor crónico dos TACV. Eu enquanto Ministro da Economia e Finanças, apoiei bastante o meu antecessor Herculano, Ministro de Transportes na luta contra o Estado, para garantir o funcionamento normal dos TACV. Na minha ideia o Estado sempre foi mau parceiro e mau cliente. Além das dívidas que eternizavam e as vezes tinham que ser anuladas, ficavam aí, mas ninguém contava que se poderia cobrar as dívidas. Mas havia práticas do estado que penalizavam bastante o TACV.”

Eng.º Engenheiro Manuel Inocêncio Sousa, ex-Ministro das Infraestruturas e Transportes:

“A situação dos TACV em 2001, finais de 2000/2001, não era boa, penso que a situação dos TACV nunca terá sido boa, porque a TACV acumulou ao longo dos anos resultados negativos e foi tendo uma erosão dos seus capitais próprios ao longo dos anos, portando é difícil fazer

uma afirmação de que nessa altura a situação era boa. Não era boa e a prova disso é que nós não conseguimos interessar parceiros para a privatização da TACV, eu insisto; é uma companhia, já nessa altura era uma companhia estruturalmente deficitária. A TACV tem no seu histórico, episódios de resultados positivos; o normal nos TACV, no seu histórico é ter resultados negativos”

3.2. Arresto do Boeing 737-800 na Holanda

No final de fevereiro de 2016, por força das dívidas acumuladas a companhia foi confrontada pela AERCAP com o arresto do Boeing 737-800 em Amsterdam- Holanda, por causa de dívidas pelo leasing dos ATRs e reservas de manutenção.

Pelas negociações que se encontravam então em curso, tal desfecho não foi antecipado e originou o caos a operação e o colapso da confiança do mercado na companhia, acrescido de enormes prejuízos para a credibilidade do país e a imagem da empresa.

Perante o arresto, a empresa teve que incorrer em pesados encargos com recursos constantes ao aluguer de aviões de terceiros em regime de Wet lease, com os pagamentos à cabeça e a preços de especulação, para fazer face aos compromissos comerciais que se encontravam já assumidos, penalizando gravemente o fluxo de caixa da companhia.

Solicitado a esclarecer as circunstâncias que conduziram ao arresto do Boeing 737 da TACV, o então **Presidente do Conselho de Administração** da companhia aérea nacional, o **Eng.º João Pereira Silva**, respondeu:

“Sobre o arresto do Boeing 737, como eu disse, a relação da TACV com o locador dos aviões de há muito tempo que era uma relação muito complicada, muito tensa.

Grande parte do tempo do Presidente do Conselho de Administração e do Administrador responsável pela área financeira foi resolver o problema dos pagamentos aos credores e mormente os pagamentos aos locadores de aviões.

A TACV tinha uma relação muito antiga com a ILFC que é uma empresa da área financeira de leasing de aviões.

Quando entrei na TACV encontrei uma situação praticamente de ruptura nas relações com a ILFC, e encontrei também essa decisão já tomada de se entregar um dos Boeings 757 e receber dois B737-800.

Não havia um plano comercial que pudesse sustentar os dois B737-800, não havia um plano de certificação dos mesmos, portanto, fomos obrigados a trabalhar sobre pressão para resolver esse problema.

Em março de 2012, se não tivesse sido assinado o contrato para receber os dois B737-800, a ILFC teria tomado toda a sua frota e exigir o pagamento de todas rendas vencidas e vincendas até o fim dos contratos.

Mas a situação foi negociada, mas continuou-se até chegar o arresto do 737. Antes do arresto negociamos a devolução de um dos 737, ficamos com dois aviões como tínhamos antes, e depois em 2015, como já disse, com problemas de tesouraria resultantes da ocorrência no sector do transporte de turistas, portanto dos contactos com os operadores turísticos a partir de Lisboa, e a baixa das entradas nessa conta fez com que esta conta fosse cativada para a ILFC.

Também em 2015, a partir do momento em que a TACV deixou de ter receitas do Handling, que são cerca de 700 mil contos, chegamos outra vez numa situação de incumprimento já não com a ILFC, porque a ILFC, entretanto, tinha sido vendida a AERCAP.

A AERCAP é uma empresa muito mais agressiva do que a ILFC em matéria de receber os seus créditos.

Então, houve uma redução dos pagamentos à ILFC que deu lugar a negociações um bocado tensas e nessa semana do arresto ficou-nos a faltar pagar cerca de 200 mil dólares para que a dívida atingisse o nível que estava previsto no plano de pagamento.

Ninguém contava que a AERCAP tomasse essa atitude a não ser que quera mesmo romper com o seu cliente. Porque se a dívida era de 2 milhões de dólares e você já chegou à 200 mil, ninguém contava com isso.

E foi devido a essa falha de pagamentos que nessa sexta feira levou ao arresto do avião”.



2528000 001161

Neste particular, o **Comandante Antônio Ribeiro Leal**, ex-Presidente do Sindicato dos Pilotos de Cabo Verde, afirmou que:

“Para além da vergonha nacional e da humilhação que o meu colega passou, acho que para a classe e mesmo para os trabalhadores aquilo foi uma autêntica humilhação.

O meu colega que esteve – o Comandante Vasconcelos – até por ironia do destino, aquele voo era meu, mas que devido a assuntos do Sindicato tive que sair daquele voo, e ele disse-me que nunca na vida dele passou por tamanha vergonha. A situação de um Comandante, responsável de um voo, chegar num país estranho e amigo, e receber as autoridades a dizer que a partir de agora este avião está selado. Não trouxeram sequer os documentos do avião naquele dia”.

O sr. **Paulo Nascimento Lopes**, ex-Presidente do Sindicato do Pessoal Navegante de Cabine, afirmou também, em audição, que:

“Não estive nessa tripulação, mas quando falei com pessoas que estiveram lá disseram-me que era uma situação de se lamentar porque já não era somente uma classe profissional que estava em causa, mas o próprio país.

Era um voo que devia seguir para Paris, portanto, havia passageiros a bordo e depois de terem gostado do voo tiveram que desembarcar juntamente com a tripulação com as autoridades judiciais.

Naquele momento o que os colegas me disseram e o que nós sentimos era uma situação que beliscava a própria imagem do país, de todo surpreso para nós porque nunca nos passou pela cabeça que mesmo havendo problemas estaria iminente um arresto de avião”.

Por sua vez, o **Comandante Ricardo Abreu**, Presidente da Associação dos Pilotos de Cabo Verde, admitiu que:

“O arresto do avião na Holanda pegou de surpresa a tripulação. Os pilotos que saíram para voar, com certeza não contavam com esse desfecho e viveu-se como é óbvio momentos conturbados de dúvidas, de incertezas de instabilidades, e esses pilotos estão em casa e até ainda estão a espera para iniciar os voos.

Naturalmente ainda não voltamos a voar por não termos o avião. Não foram momentos fáceis para a classe e para esses pilotos com uma larga experiência e ainda novos, que pertenciam a esta frota e acabaram por sair alguns”.

O ano de 2016 foi mais um mau ano para a TACV, prolongando uma sequência de resultados negativos que vinha crescendo de forma exponencial há vários anos.

Tal situação obrigou o atual Governo a tomar medidas de fundo a fim de inverter a tendência dos últimos anos e recuperar, a curto prazo, a sustentabilidade económica e financeira da companhia, evitando o encerramento total das operações, estando, no entanto, em curso desde junho de 2016 reformas no sentido de impedir o avanço da degradação financeira com a redução do défice em mais de 1,3 milhões de contos.

E com isso, para além de conseguir assegurar a continuidade da operação e afastar o fantasma da declaração de falência da empresa, possibilitou a recuperação da confiança do mercado e dos seus credores, a melhoria da sua credibilidade.

IV- OS ATOS DE GESTÃO

4.1- Os Avaes prestados pelo Governo a favor dos TACV

A política de aval e garantia do Estado de Cabo Verde, é regulamentada por Decreto-Lei nº 45/ 96 de 25 de novembro visando criar as condições que facilitem o acesso ao financiamento.

Assim, ao abrigo do disposto no artigo 1º e nº 1 do artigo 7º do supracitado Decreto, durante esses anos o governo autorizou a Direção Geral do Tesouro, através de resoluções publicadas no Boletim Oficial, a prestar garantias e avales à TACV nos seguintes termos:

Resolução nº 26/2012 de 21 de maio, publicada na I Série do Boletim Oficial nº 29

- Com o propósito de garantir o contrato de leasing entre TACV e INTERNATIONAL LEASE FINANCE CORPORATION (ILFC) para obtenção de 2 (dois) aviões do tipo Boeing 737-800;

- Autoriza a Direção Geral do Tesouro a conceder um aval aos TACV para garantia do contrato de leasing;
- Valor: U\$2.170.000 (dois milhões, cento e setenta mil dólares americanos), divididos em prestações mensais de U\$310.000 (trezentos e dez mil dólares);
- Prazo: Aval é de 7 (sete) meses podendo ser prorrogado consoante a duração do contrato de leasing.

Resolução nº 72/2013 de junho, publicada na I Série do Boletim Oficial

- Em junho de 2013, a Direção Geral do Tesouro concedeu aval à TACV como garantia de uma operação de crédito junto ao Banco Fiduciário Internacional (BFI), no valor de U\$7.000.000 (Sete milhões de dólares) para pagar os dois Boeings 737-800 que adquiriu na International Lease Finance Corporation (ILFC) através de um contrato de leasing, conforme resolução publicada no Boletim Oficial, após aprovação em Conselho de Ministros.
- Segundo essa decisão, para assegurar o contrato de leasing dos dois aviões, a TACV tinha que pagar 2.170.000 dólares (cerca de 174 mil contos) em prestações mensais de 310 mil dólares à ILFC.

Resolução nº 7/2014 de 12 de fevereiro:

- É autorizada a Direção Geral do Tesouro a conceder um aval aos Transportes aéreos de Cabo Verde- TACV, para garantia de uma operação de crédito junto a CECV no Valor de 4.000.000\$00 USD (quatro milhões de dólares americanos) visando o saneamento financeiro e a reestruturação da empresa

Resolução nº 7/2015 de 11 de fevereiro:

- Para efetivação do saneamento financeiro e reestruturação da empresa a TACV pretende recorrer a um financiamento junto ao Banco Cabo-verdiano de Negócios (BCN);
- Autoriza a Direção Geral do Tesouro a conceder um aval aos TACV para garantia de uma operação de crédito junto ao BCN;
- Valor: 155.500.000 CVE (cento e cinquenta e cinco milhões e quinhentos mil escudos).

Resolução nº 77/2015 de 13 de agosto:

- Com o propósito de garantir o contrato de leasing entre TACV e a Elix Assets 7 Limited para uma operação de leasing de 3 ATR's;
- Autoriza a Direção Geral do Tesouro a conceder um aval aos TACV para garantia do contrato de leasing;
- Valor: U\$3.900.000 (três milhões, novecentos mil dólares americanos), equivalentes a 1 (um) ano de rendas de leasing;
- Prazo: Aval é de 5 (cinco) anos podendo ser prorrogado consoante a duração do contrato de leasing.

Resolução nº 91/2015 de 09 de setembro:

- Com o propósito de garantir o pagamento de um conjunto de reparações de motores de aeronaves a TACV pretende recorrer a um financiamento junto a CECV;
- Autoriza a Direção Geral do Tesouro a conceder um aval aos TACV para garantia de um financiamento junto a CECV;
- Valor: 350.000.000 CVE (trezentos e cinquenta milhões de escudos);
- Prazo: 60 (sessenta) meses.

Resolução nº 103/2015 de 04 de outubro:

- Com o propósito de garantir o pagamento de um conjunto de reparações de motores de aeronaves a TACV pretende recorrer a um financiamento junto do Banco Angolano de Investimentos, S.A (BAI).

- Autoriza a Direção Geral do Tesouro a conceder um aval aos TACV para garantia de uma operação de crédito junto ao BAI;
- Valor: 229.265.175 CVE (duzentos e vinte e nove milhões, duzentos e sessenta e cinco mil, cento e setenta e cinco escudos).

Resolução nº 104/2015 de 04 de outubro:

- Para assegurar cumprimento de compromissos financeiros, reporta-se a reconversão de créditos em carteiras, passando de crédito renda para emissão obrigacionista;
- Autoriza a Direção Geral do Tesouro a conceder um aval aos TACV para garantia de uma operação de reconversão de crédito renda em crédito obrigacionista;
- Valor: 950.000.000 CVE (novecentos e cinquenta milhões de escudos Cabo-verdianos).

Resolução nº 128/2015 de 31 de dezembro:

- Onde autoriza a Direção Geral do Tesouro a conceder um aval aos TACV para garantia de uma operação de consolidação junto da CECV de toda a dívida bancária garantida pelo Estado aos TACV junto das instituições financeiras nacionais no valor de 1.200.000.000 CVE (mil e duzentos milhões de escudos Cabo-verdianos).

Resolução nº 46/2016 de 15 de abril:

- Pagamento de dívida no âmbito do contrato celebrado entre a TACV e a MTU Maintenance Lease Services B.V, no que concerne à manutenção e reparação dos aviões;
- Autoriza a Direção Geral do Tesouro a conceder um aval aos TACV para garantia à MTU Maintenance Lease Services B.V, referente ao contrato de leasing de um motor de aeronave modelo Pratt & Withney, serial nº 728765.
- Valor: U\$988.000 (novecentos e oitenta e oito mil dólares americanos);
- Prazo: Aval é de 18 (dezoito) meses, podendo ser prorrogado.

Resolução nº 74/2016 de 10 de outubro:

- Com o propósito de recuperar a sua sustentabilidade económica e financeira no curto prazo, propõem-se proceder a emissão obrigacionista,
- Autoriza a Direção Geral do Tesouro a conceder um aval aos TACV para garantia de uma emissão de obrigacionista através da Bolsa de Valores de Cabo Verde;
- Valor: 450.000.000 CVE (quatrocentos e cinquenta milhões, de escudos Cabo-verdiano);
- Prazo: é de 15 (quinze) anos conforme a maturidade do financiamento, podendo ser prorrogado em caso de necessidade, mediante autorização.

Resolução nº 1/2017 de 09 de janeiro:

- Com o propósito de garantir o cumprimento das responsabilidades da TACV no âmbito dos contratos firmados junto do Euro Control, Autoridades de Aeronáuticas Civil Portuguesa, Enacol e da Elix, pretende recorrer a um crédito mútuo junto do Banco Cabo-verdiano de Negócios (BCN);
- Autoriza a Direção Geral do Tesouro a conceder um aval aos TACV para garantia de um contrato de financiamento a ser firmado com o BCN;
- Valor: 175.000.000 CVE (cento e setenta e cinco milhões de escudos Cabo-verdianos).
- Prazo: 7 (sete) anos, prorrogado mediante autorização.

Resolução nº 56/2017 de 15 de junho:

- Face à incapacidade de assumir os encargos adentro dos contratos em atuais leasing das aeronaves ATR72 D4-CBT e ATR72

D4-CC negociadas com a Elix Assets 7 Limited, com vista à liquidação de dívida até USD 6.757.283, é solicitada autorização para contrair crédito junto à CECV;

- Autoriza a Direção Geral do Tesouro a conceder um aval aos TACV para contrair empréstimo no valor global de 300.000.000 CVE (trezentos milhões de escudos Cabo-verdianos) junto a CECV na modalidade de conta caucionada corrente.

- Prazo: 1 (um) ano.

Esta comissão conseguiu apurar em sede das audições, que para além avaliar empréstimos à empresa junto de instituições financeiras nacionais e internacionais, o Tesouro do Estado, enquanto acionista único, vem apoiando financeiramente a TACV para suprir as necessidades de tesouraria e as constantes pressões dos fornecedores e prestadores de serviço.

Questionada se durante o período em que esteve como Diretora Geral do Tesouro, houve transferências do Estado para a TACV, a **Dra. Ezana Carvalho**, respondeu nos seguintes termos:

“Houve momentos de extrema falta de liquidez da TACV, houve momentos em que apenas uma notícia na comunicação social era motivo para os credores baterem à porta da TACV e do Estado enquanto acionista ou avalista, houve momentos em que a conjuntura externa não favoreceu o negócio da TACV e em última instância o Estado como acionista único, foi chamado para intervir e fazer algum aporte financeiro à TACV.

Dois mil e nove, dois mil e dez, não foram períodos muito críticos para a TACV, em termos de liquidez, não houve pressão à DGT para fazer nenhum aporte financeiro, até dois mil e onze não foi necessário fazer intervenções financeiras à TACV.

Dois mil e doze e dois mil e treze foram anos, realmente muito difíceis para a TACV, não tinham liquidez, não tinham recursos financeiros para respeitarem as obrigações junto dos credores, e para garantir a manutenção na empresa e funcionamento com alguma normalidade, o Tesouro teve de fazer alguns pagamentos por conta da TACV.

Foram pagamentos feitos diretamente aos credores, principalmente quando se tratava de manutenção dos motores dos aviões, quando era para respeitar algum contrato com os parceiros, o Tesouro teve de entrar e apoiar a TACV.

Em 2012 foi cerca de 512.000.000 \$00 (quinhentos e doze mil contos), em 2013 foi 475.000.000\$00 (cerca de quatrocentos e setenta e cinco mil contos), totalizando novecentos e oitenta e oito mil contos, sendo que este valor foi depois transformado em capital social do Estado na TACV, em certa medida, depois apoiou a TACV no fecho das contas, ou seja, um aumento no capital social reforça automaticamente o balanço da empresa.

Esta operação foi concluída entre dois mil e catorze/dois mil e quinze e o reflexo pode ser vista nas contas da empresa”.

Os factos acima reportados foram corroborados tanto pela ex-Ministra das Finanças, **Dra. Cristina Duarte**, ao afirmar que em 2013 houve um “reforço do capital da transportadora aérea nacional, seguido de avaliações de empréstimos,” bem como também pelo ex-Presidente do Conselho de Administração da TACV, **Eng.º João Pereira Silva**, que durante a sua audição acrescentou que:

“Em 2012-2013 o Estado de Cabo Verde, o acionista único da empresa fez algum esforço para ajudar a empresa a solucionar os problemas de tesouraria para reparação de motores dos aviões. No total, de 2012 a 2016 o Estado injetou diretamente nos TACV, cerca de um milhão e trezentos mil contos (o que foi convertido em capital na empresa) e o resto foi em avales para obtenção de empréstimos bancários.

Também o Estado resolveu o saldo da dívida dos TACV junto da ASA, que não foi absorvido pela venda do Handling, foi resolvido pelo Estado através de um acordo tripartido entre o Tesouro a ASA e a TACV”.

4.2 Renovações da Frota

O processo de renovação da frota que envolveu a devolução de um dos B757-200 (B.leza), e a consequente substituição por dois B737-800, realizou-se de forma não corretamente planificada e, por consequência, num período temporal prolongado, com sérios impactos na já débil situação financeira da empresa.

O processo de devolução da aeronave B757-200 com o final de contrato de lease em janeiro de 2012 decorreu até meados do mês de setembro,



envolvendo nesse período a reparação de motores e outros trabalhos técnicos, o pagamento de rendas mensais pelo dobro do valor normal, a indemnização contratual ao locador pelo valor de peças com vida útil limitada, despesas de estacionamento no aeroporto de Frankfurt e com documentação e certificação.

No âmbito da renovação da frota de longo curso, ficara estipulada a entrada de dois aviões, sendo um Boeing 767 e um Air Bus A320, que nunca chegaram a Cabo Verde, porque depois da assinatura do contrato e consequente pagamento de um depósito de 30 mil contos, resolveram enviar técnicos e pilotos para inspecionarem os dois aparelhos e dessa inspeção técnica concluíram que os dois aparelhos tinham problemas graves e daí foram rejeitados. Logo o contrato foi objeto de rescisão com prejuízos para a empresa a rondar os 200 mil contos.

Sobre o a renovação da frota e o seu impacto nas contas da companhia, juntamos os seguintes depoimentos:

Depoimento nº 1

Dr. Arnaldo Silva, ex-membro do Conselho de Administração da TACV:

“O que levou a empresa ao estado a que chegou agora foi uma política errada, desastrosa de frota, da sua substituição e acontece precisamente com o descaso total e absoluto do governo na altura, particularmente da ministra da tutela.

Se forem ver como é que decorreu o processo de substituição da frota no tempo do António Neves, quando o ministro era o Inocêncio, que no fundo ficou por inação e quem assumiu aquilo foi a Ministra das Finanças e foi o descalabro total.

O processo de mudança de frota e que depois levou a aquisição de dois Boeings 737 é que deu cabo da empresa, porque são valores de milhões.

Como sabem a empresa tinha 2 Boeings: o “B. leza” e o “Emigranti”. O Gilles iniciou um processo de substituição da frota que não foi concluído porque ele foi afastado antes do tempo do seu mandato. Quando sai o Gilles, estava desenhado para fazer a aquisição de um B737 e um Air Bus 320.

Frota numa companhia aérea não pode ser mudada de um mês para o outro. Frota tem que ser pensada, programada a médio prazo. Por isso é que havia uma comissão de frota que tratava só da questão da frota, para fazer a análise de cada avião que tem na linha, para saber que custo é que tem a curto e a médio prazo, e a partir daí saber quando é que se deve mudar.

O Gilles entra e acaba com isto e ele assume sozinho e resolve avançar para a aquisição de um 757 e de um Air Bus. O processo não foi concluso e é retomado pela equipa do Tony Neves, e chega-se a conclusão de que os dois aviões não serviriam.

É obvio que o contrato foi assinado, depois quando se foi fazer a inspeção dos aviões verificou-se que os mesmos tinham problemas sérios e a empresa considerou que não havia condições para a entrega dos aviões e resolveu romper o contrato.

O Inocêncio estava na sua lide política para as Presidenciais em 2011, a Ministra das Finanças assumiu aquilo, deixou de lado o Presidente da empresa e tratou de criar uma equipa fora da empresa e avançou com a aquisição dos dois 737 que estava provado que não servia ao tráfego da empresa.

E assumiu todas as consequências da rutura do contrato dos dois aviões. E foi a partir daí que entrou em descalabro total que acaba com o arresto do B737, que é público e estava na iminência dos outros serem arrestados depois”.

Depoimento nº 2

Comandante Mário Socorro Barbosa, Administrador da TACV:

“O que eu posso dizer é que não compreendo, e até hoje não compreendi, não entendi porque razão houve essa decisão de devolver o “B. leza.”

Como devem calcular, a devolução de um avião exige, a preparação de pelo menos 6 meses, não é chegar e entregar. Há uma preparação que é feita porque no contrato do aluguer do avião fica tudo decidido como é que se faz a devolução do avião. As condições de devolução estão definidas no contrato. Acho que na altura as condições não foram cumpridas.

Pegaram no avião e enviaram para Frankfurt, daí que o avião esteve lá durante cerca de 9 meses à espera do cumprimento dos Cheks que tinham que ser feitos para repor as condições exigidas para a devolução do avião. Seria em janeiro, mas acho que só em setembro que o avião foi finalmente entregue ao dono.

E durante esse tempo a companhia teve que pagar a renda, o aluguer do avião com penalizações. E pelas informações que temos é que custou mais de 2 milhões de dólares.

Só para ter uma referência, nós pagávamos na altura cerca de 170 mil dólares de aluguer. Se o avião passou 7 a 9 meses em Frankfurt pagando a renda mais a penalização que era quase 100% na altura, ainda por cima tivemos que financiar o Chek do avião, substituição do motor, reposição das componentes de tempo de vida limitada. Tudo isso teve que ser feito antes da devolução do avião porque o dono não quis aceitar o avião nessas condições.

E depois da devolução do “Beleza” a companhia teve que recorrer ao aluguer de aviões para cumprir com o plano comercial, daí o descalabro da companhia

Houve um contrato para a aquisição de um Boeing 767 e um Air Bus A320, o contrato foi assinado, só que houve inversão de procedimentos, em vez de inspecionar primeiramente o avião e ver se está em condições ou não, fez-se o contrato e só depois é que foi feito a inspeção.

Quando se fez a inspeção, constatou-se que não servia porque era um avião velho, estava completamente canibalizado e não servia para nada. Daí houve a decisão de cancelar o contrato e quando é assim, o dono não brinca, eu já tenho o dinheiro, quem vai alugar o avião não cumpriu com os procedimentos e é penalizado.

Tanto o B767 como o A320 nunca foram trazidos para cá, o contrato foi cancelado e daí a penalização. E acho que o dinheiro nunca mais foi devolvido. E a partir daí o dono dos dois aparelhos impôs aos TACV a aquisição dos 737-800”.

Depoimento nº 3

Dr. António Neves, ex-Presidente do Conselho de Administração da TACV:

“É público porque escrevi isso na altura, mais do que uma vez na minha página do Facebook, que senti e condenei a falta de apoio do governo relativamente à proposta que nós fizemos de aquisição de frota.

Efetivamente, podia tratar-se de um problema de opção, mas o Conselho de Administração achou que efetivamente aquela proposta era justa, aquela solução boa para o projeto que nós tínhamos para o nosso mandato e o governo tem a legitimidade para pensar que efetivamente “aquilo” não interessava à TACV e não interessava ao país. Não é essa a questão em causa, o que está em causa é que nós apresentamos uma proposta em outubro de 2010, o governo não respondeu em tempo útil, uma vez que nós tínhamos prazos, não tínhamos condições financeiras para realizar o nosso projeto de forma autónoma e sem o apoio do governo.

O que condeno, condenei na altura e condeno ainda hoje, é que o governo não tenha dito: olha meus Srs. nós não concordamos e nós não apoiamos. Foi esse o problema que me insurji na altura e que ainda insurjo contra isso porque achei que o membro do governo devia ser responsável tanto quanto nós fomos ao apresentar a proposta em devido tempo, com o devido fundamento.

Volto a repetir, aquilo não está em causa se as pessoas concordavam ou não concordavam. Penso que o mais correto seria dizer: “Sr. António Neves, nós não concordamos, não apoiamos”.

Nós apresentamos uma proposta em finais de outubro de 2010, a proposta entrou no gabinete do Sr. Ministro dos Transportes da altura, em princípio de novembro e nós aguardamos uma resposta, uma reação do governo.

Durante o período de realização de estudos, um ano e poucos mantive regularmente informado o Sr. ministro da tutela da altura sobre o andamento do processo.

Percebo que a apresentação da proposta coincidiu com um “período mau em Cabo Verde” para tomada de decisões, porque foi num período pré-eleitoral, mas em Março ou Abril de 2011, à saída do retiro do governo que saiu das eleições de 2011, o Sr. Primeiro-Ministro fez uma declaração pública, dizendo que o governo ia apoiar a TACV na

renovação da frota. E perante essa declaração, que confesso aos Srs. Deputados que não ouvi, mas que me foi comunicado no dia seguinte, pela então administradora comercial, dei instruções para que o processo fosse relançado.

Só em setembro ou outubro de 2011 é que a Sra. ministra das Finanças “entrou em campo” informando que o governo afastar-se-ia desse processo e não iria apoiar o projeto apresentado pela TACV, numa mensagem “ao estilo” da ministra das Finanças, dizendo como que “TACV criou o seu problema e depois TACV que resolvesse o seu problema”.

Aí tudo complicou porque a ILFC, com a qual logo após a declaração do Primeiro-Ministro, procuramos através de negociações ajustar e adequar a nossa proposta sempre com resultados positivos, a ILFC teve que reagir porque nós estávamos há meses em incumprimento e então a ILFC jogou com a sua oposição negocial e com a sua força negocial, que foi a ameaçar tomar o “Emigrante” e seria de facto uma situação inaceitável, sobretudo do ponto de vista político.

Foi então que a Sra. Ministra “voltou ao terreno de jogo” e “sequestrou” as funções do Conselho de Administração, criou um comité no seu Ministério, com a participação do então Ministro das Infraestruturas e tomaram, em nome do Conselho de Administração, em nome da TACV, as decisões como a devolução de “B.leza”, a opção pelos dois boeings 737, “Mindelo” e “Praia, etc.”

Afirmou ainda que:

“Nós apresentamos uma proposta que era primeiramente a devolução do “B. Leza”, a aquisição de um B767 e de um A320. Quando nós fomos fazer a inspeção, a equipa de inspeção levantou problemas que não eram impeditivos da receção dos aviões, porque os problemas que eles levantaram já tinham sido constatados ou no B. Leza ou no Emigrante e isso não impediu que a TACV recebesse os aviões.

Mas, perante aquelas dúvidas ou preocupações do relatório, nós fomos negociar de novo com a ILFC e conseguimos deixar “cair” o Boeing 767 e eles disseram que nos arranjava um 757, o que seria extremamente ótimo para nós, na altura, e que em vez do A320 que levantaram o problema que a TACV sendo uma empresa pequena não devia ter aviões de família diferente na sua frota. Eles aceitaram substituir o A320 por um 737, só que durante esse período a Sra. Ministra das Finanças ficou na sua e não disse coisa com coisa e fechou-se em copas e não disse nada.

E quando a ILFC impôs aquela multa de 2 milhões de dólares que a notice of default surgiu em Setembro/ Outubro de 2011, e como a notice of default também previa a recuperação do Emigrante, foi aí, então, que a Sra. Ministra das Finanças ter-se-á despertado pelo problema encrencado que nós estávamos metido, e que volto a reafirmar aqui nesta Comissão, porque também é algo que já escrevi e que toda a gente sabe e que eu defendo: a única responsabilidade, a única responsável por toda essa situação é esta ex-Ministra das Finanças que fez o que quis, contra tudo e contra todos e desrespeitando tudo e todos nesse processo”.

Depoimento nº 4

Dr. João Carlos Silva, ex-Administrador da TACV

“Quando em 2012 entrei nos TACV encontrei em particular uma situação complicada de gestão, que foi a troca das frotas, portanto a gestão da nova frota, com a entrega do avião B.Leza que foi um processo demorado e que ainda estava em curso e que custou a empresa bastante dinheiro porque o avião não tinha sido entregue nas condições que o Lessor (ILFC) determinava como adequadas e enquanto isso aconteceu teve-se que pagar as rendas e os concertos e fazer tudo para que o avião estivesse em condições. Houve também um processo de renovação de frotas que não foi nada pacífico e que também custou muito a empresa, porque foi decidido a dada altura trazer um 767 e um Airbus, entretanto, as coisas mudaram e quando chegamos encontramos uma situação em que da parte da empresa havia sido recusada a toma desses aviões quando o compromisso já tinha sido assumido.

E então, já tinham assumido os compromissos, já tinham determinado que os aviões viriam para cá e não se aceitou a frota. Na altura decidiu-se comprar dois 737, portanto, matriculas D4CBX e D4 CBY, Mindelo e Praia e que depois acabaram por já não estar na posse dos TACV e foram escolhidos esses aviões porque 737, são Boeings, aonde poderam ter maior flexibilidade com as tripulações que já existiam e que eram formadas nessa área e eram aviões que se adequavam ao tipo de operações que a empresa queria. Salientou que a troca de aviões teve como implicação o não cumprimento do plano comercial. Havia um plano comercial assumido para 2012, sem ter aviões.

A empresa não tendo os aviões, teve que fazer o processo de troca de frotas e recorreu aos já conhecidos ACMI durante muito tempo. O aluguer de curta duração de um avião, deve ser uma coisa pontual e por exiguidade de frotas. Acontece quando há uma avaria ou outra questão qualquer do ponto de vista técnico. Ocorreu num período alargado de tempo e com custos financeiros elevados. Nem sempre havia disponibilidade das frotas, o que levou a que houvesse grandes problemas de incumprimento na época alta, esses problemas todos oneram financeiramente a empresa.”

4.3 Operação de Venda e Lease Back dos ATRs

O recurso a medidas extremas, como a alienação em 2014 e 2015 de alguns dos seus principais ativos permitiu resolver algumas situações da dívida, mas colocou, à partida, novos problemas para o futuro imediato da companhia, entre os quais:

- O fracasso na operação sale and lease back, em finais de 2014 e início de 2015 dos ATRs 500, adquiridos em 2007 com recurso à locação financeira, como via alternativa para a regularização de obrigações acumuladas, em decorrência de situações recorrentes de incumprimento contratual, para de seguida os retomar em forma de leasing a rendas mensais consideradas proibitivas e muito acima do preço de mercado, num contrato que continha cláusulas que expunha o Estado para valores de mais de \$ 25 milhões de USD.
- A companhia passou a explorar em regime de locação operacional os aviões ATRs (dos quais dois estavam operando e que já estavam pagos em mais de 75% e que em menos de 2 anos passariam a ser propriedade da TACV), em condições menos favoráveis que as de mercado, ficando a sua tesouraria sujeita a uma pressão ainda maior, e cedo começou a ter/ experimentar problemas para assegurar o pagamento das rendas e reservas de manutenção.

A Dra. Cristina Duarte, ex-Ministra das Finanças, a propósito da operação de venda e lease back dos ATRs, referiu à Comissão que:

(...) “O Sale Lease Back foi estruturado no âmbito transação TACV, ou seja, tinha-se um financiamento com o BNP Paribas, a dívida acumulada era de 26,7 milhões de dólares, dos quais 4 milhões eram pagamentos vencidos e não realizados. Tínhamos essa situação financeira com o BNP Paribas e estávamos nesse processo de reestruturação da empresa.

É preciso entender que quando se está no processo de reestruturação de empresa o que é que os Transaction Advisors fazem? Passam a pente fino as contas da empresa, identificam as transações que a curto prazo devem ser implementadas para sanear a empresa. Isto é que é saneamento financeiro da empresa.

As operações de saneamento financeiro já nem são operações de curto prazo, um ou dois anos, em que se tomam um conjunto de decisões extraordinárias para limpar o balanço e aumentar o valor patrimonial da empresa e colocar a empresa no mercado.

É neste contexto que se deve analisar o Sale Lease Back. É no contexto de estruturação de uma transação, seguindo o conceito de Transaction Advisors. E foi isso que fizemos. Nós fizemos o Sale Lease Back que nos permitiu saldar a nossa dívida com o BNP Paribas, descemos as prestações mensais e geramos um excedente de quase 8 milhões”.

Por sua vez, o ex-Presidente do Conselho de Administração da TACV, Dr. João Pereira Silva, solicitado a esclarecer os meandros do referido processo, respondeu:

(...) “O que acontece é que a TACV tinha nessa altura uma dívida importante em relação ao empréstimo para adquirir a frota ATR, estava numa situação de incumprimento, tinha várias cartas de incumprimento sobre a mesa. Assim como tinha para o Boeing também tinha para os ATR e estava em risco de quase ter o arresto da frota de ATRs e ficar sem transporte doméstico.

Nessa situação, não sendo possível levantar dinheiro no banco sem aval do Estado e não se dispondo o acionista em entrar com os valores necessários, a única forma de parar as ameaças de arrestos dos aviões por parte do BNP Paribas que é o banco que financiou a aquisição dos aviões, foi entrar num processo de procurar a forma de fazer a venda e o Lease Back dos aviões porque se não, nessa altura também teríamos tido o arresto de todos os ATRs e iríamos ficar sem a frota para fazer os voos domésticos.



2528000 001161

Agora dizer que vendemos para comprar mais caro, não sei se as pessoas que dizem isso têm a noção de como é que funciona esse mercado.

A TACV pagava o capital e os juros ao banco financiador e passou a pagar a companhia locadora dos aviões em rendas e reservas de manutenção menos do que pagava ao banco.

E isso tem outros efeitos. É com o resultado dessa venda é que também se liquidou algumas dívidas muito importantes referentes aos motores que estavam reparados, mas que não podiam ser recuperados porque estavam com dívidas junto das empresas de manutenção, tanto do ATR como do Boeing. E assim teve uma descompressão nessa área e também isso contribuiu para a redução substancial do passivo”.

De acordo com o depoimento do **Comandante Mário Socorro Barbosa**, Administrador da TACV:

“Em 2014 os TACV tinha três ATR’s, dois ATR’s 72 e um 42. Já em 2014, o ATR 42 estava no hangar sem condições de operacionalidade, sem alguns componentes, como o motor, porque cada vez que havia necessidade iam lá a tirar uma peça e colocar no 72. Salientou, que havia dívidas acumuladas e a companhia não estava em condições de pagar a dívida, daí advém a decisão de optar pela venda desses aviões. Os mesmos foram vendidos a uma companhia Irlandesa. Informou que venderam os aviões e receberam de novo, os mesmos aviões em regime de aluguer. Explicou que feitas as contas, só em valores que iam pagar, caso houvesse contração de uma dívida junto da banca para pagar as dívidas acumuladas, a prestação mensal seria inferior a renda que estavam a pagar depois de tomar os aviões em regime de aluguer, por causa disso, segundo o depoente, esta operação foi considerada catastrófica e até ainda não foi clarificada verdadeiramente quais as razões. Considera, que se era só para pagar as dívidas, era preferível ir a banca, ou seja fazia-se o empréstimo, pagava-se as dívidas e amortizava-se ao longo dos anos, com um valor aceitável, em vez de estar a pagar um aluguer elevadíssimo, daí não entender. Informou que quando entraram no mês de maio de 2016 encontraram em cima da mesa um contrato para assinar que era para a troca dos ATR’s, para dois aviões mais antigos, tiveram que adiar o processo e inclusive pediram a intervenção do Governo, ajudando junto do locador para que tivessem tempo de analisar os contratos e decidir se havia pena ou não. Acabaram por assinar o contrato para a substituição de um deles e o segundo não acabou por concretizar porque tiveram que fazer a substituição do aparelho”.

A este propósito, o Administrador da TACV, **Dr. Armindo Sousa**, prestou os seguintes esclarecimentos:

“A operação de venda e tomada em lease dos aviões ATR 72-500 e ATR 42-500, os 72-500 foram vendidos em outubro de 2014 e os recursos dessa venda foram canalizados para a liquidação de dívidas, particularmente do financiador desses aviões. Esses aviões, foram tomados em leasing no mesmo momento e o contrato não vinha sendo cumprido, a empresa não vinha conseguindo gerar liquidez para cumprir as suas obrigações no âmbito destes contratos de locação operacional, a adicionar aos dois contratos de leasing de locação operacional assinados em outubro de 2014, temos a alienação do ATR 42-500 que na altura estava no chão, já estava no chão há algum tempo, por avaria e incapacidade financeira de repor a operacionalidade. Esse avião foi alienado no estado em que se encontrava, em março de 2015 e tomado também em leasing, na mesma condição, com o compromisso na altura de gerar a operacionalidade do avião, após a entrada dos recursos da venda, mas isso não aconteceu e tornou ainda difícil a capacidade da empresa de cumprir as suas obrigações.

Quando chegamos a maio de 2016, a relação com o locador era muito complicada e difícil, estávamos constantemente a viver sob ameaça de ter os aviões no chão, por ordem do dono dos aviões, porque não se estava a cumprir com as obrigações contratuais. Várias ameaças aconteceram em 2016, conseguimos entrar num processo negocial com o locador, víamos que não tínhamos outra alternativa senão negociar, até foi uma iniciativa própria deles, quando viram que a empresa não estava com condições para cumprir com as obrigações e que também não tinha podido investir no avião 42-500 conforme o compromisso assumido, pretendia proteger os seus ativos. Proteger como? Tinham sido assinados, inclusive acordos de reestruturação da dívida, que permitia a companhia regularizar de uma forma suave a dívida que se acumulou e mesmo esses acordos de reestruturação não foram cumpridos porque a empresa não estava tendo capacidade financeira para isso e então chegamos a um entendimento para devolver o avião 42-500, esse entendimento foi alcançado em Agosto, pagávamos um valor que foi acordado, deixamos de pagar renda para esse avião no mês de Agosto e o locador assumiu a

responsabilidade do projeto de recuperar o avião e a operacionalidade desse avião e tirá-lo de Cabo Verde e isso aconteceu...o avião já estava imobilizado, desde meados de 2013”.

Por sua vez, o Ministro da Economia e Emprego, **Dr. José Gonçalves**, afirmou que:

“A operação de sale e lease back feita pela anterior administração da TACV foi uma das decisões mais nefastas de toda a história da companhia, porque para além de ter sido uma transação pouco transparente, suscetível de violar as regras de aquisição pública, a TACV pagava pelos três aviões, valores muito superiores ao preço do mercado por este contrato de arrendamento e como resultado deste negócio, tanto a TACV como o tesouro ficaram amarrados de tal forma que ao ter que romper o contrato, a TACV teria que pagar mais de onze milhões de US Dólares e o Tesouro podia perder um aval no valor de quase quatro milhões de US Dólares.

Este contrato tinha um risco de prejuízo de cerca de quinze milhões de US Dólares para o país.

Em consequência a atual administração foi obrigada a aceitar a troca dos anteriores aviões ATR, que originalmente foram recebidos por aviões mais antigos”.

Afirmção corroborada pelo ex-Membro do Conselho de Administração da TACV,

Dr. Raul Andrade, segundo o qual:

(...) “O Lease Back é um dos maiores erros de gestão que de facto foi cometido porque não resolveu o problema de cash flow de que se pensava. Piorou o cash flow.

Porque se com o pagamento da hipoteca eu ainda ficava com o meu dinheiro de reserva de manutenção, com o Lease Back e o Dry Lease, eu passei a pagar a reserva de manutenção, ou seja, piorou o cash flow e o resultado da empresa”.

4.4. Outros Atos de Gestão

Da audição do **Sr. Pérciles Hungria** e dos documentos por ele disponibilizados chamou atenção dos membros da CPI para os seguintes atos de gestão:

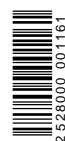
A não transferência de imposto profissional, complementar e imposto de selo para a repartição de finanças da Praia, resultantes das retenções de janeiro e março de 1994, ato que resultou na aplicação de uma multa por parte da repartição de finanças da Praia no valor de 2 mil contos, conforme nota Nº 199/94.

Instado pelo deputado da oposição a pronunciar sobre a existência de dados que indicavam que a compra do Boeing tenha sido através de leasing operacional, que constava das contas, em que se pagava a utilização sem opção de compra e a esclarecer se se lembrava do resultado financeiro de 1997 e 2000, no final da sua gestão dos TACV por serem uma época importante de transição para uma nova largada da empresa, o então Presidente do Conselho de Administração da TACV, **Dr. Alfredo Carvalho** voltou a declarar (excerto do relatório parcial referente a audição):

Que “não se lembrava dos pormenores”. Sobre o leasing financeiro disse que “utilizava-se essas modalidades, leasing financeiro ou operacional, de acordo com o interesse da entidade que estava a adquirir o aparelho e que o efeito económico do leasing financeiro é diferente do leasing operacional e muitas vezes era utilizado de acordo com as conveniências”. No caso do 757, caso não esteja em erro, havia opção de compra depois de 7 ou 10 anos (não se recordava) e existindo a opção de compra o leasing deixava de ser operacional e por razões contabilísticas pode-se defender que seja operacional, mas que não pode confirmar que era operacional ou financeiro, mas que havia opção de compra no final, e a opção de entregar o avião de volta sob determinadas condições. Em relação aos ATR’s a opção foi leasing com opção de compra. Mas afirma que poderia estar a correr o risco de ter confundido essas operações.

Sobre este mesmo assunto, o **Comandante Eduíno Moniz** fez o seguinte pronunciamento (excerto do relatório parcial referente a audição):

“No final da gestão do Senhor Alfredo tiveram que esforçar e o aluguer do primeiro avião Boeing teve impacto. Para os trabalhadores da TACV tiveram a perceção que era bonança, viajavam para Boston e outros países nos aviões da TACV, mas também acumularam dívidas,



2528000 001161

porque passaram a pagar mais contribuição. Disse que quando vieram visitar – lhes para ver se tinham condições de pagar um avião, que custava na altura 50 e tal milhões de dólares, disseram que como é que o país ia pagar, tendo em conta, que este montante era metade do PIB de Cabo Verde, mas com o aval da soberania a TACV recebeu o avião. Disse que o leasing permitiria que a TACV ficasse com o avião após o pagamento no término de 7 anos. Alegou que não sabe como é que se passou depois para o leasing operacional, porque à partida o leasing era financeiro. Considera que o leasing financeiro é contraproducente, visto o leasing operacional deve ser feito num curto espaço de tempo, caso contrário iam para o leasing financeiro que depois de pagar o avião, o ativo fica para a empresa.”

V- NOMEAÇÕES E FUNCIONAMENTO DOS ORGÃOS SOCIAIS

Relativamente às nomeações dos diferentes conselhos de administração pelos sucessivos governos, esta comissão apurou, pelos documentos analisados e pelas audições efetuadas, os seguintes factos:

1. Os diferentes Governos que tutelaram os TACV optaram pela nomeação direta dos gestores;
2. Não se verificou a realização de outras formas de escolha dos gestores como por exemplo através de concurso;
3. De 1975 até 1995 não havia a figura de Conselho de Administração, mas sim a de Diretor Geral.

VI- AQUISIÇÃO E ALIENAÇÃO DE ATIVOS E ÁREAS DE NEGÓCIO DA TACV

6.1- As Aquisições

Operando desde 1973 com dois (2) aviões HS-748 e dois (2) Twin Otters adquiridos em 1980, volvido uma década depois a TACV viria a reforçar a sua frota ao adquirir mais três aparelhos, sendo um (1) Embraer 120 e dois (2) CASA-212 como forma de responder às necessidades das ilhas.

Instado a pronunciar-se sobre o processo da aquisição dos aviões CASA, o antigo ministro das Infraestruturas e Transportes, **Teófilo Figueiredo**, afirmou:

“Os “CASA” eram aviões que teriam sido oferecidos a Cabo Verde, mas que não se adaptavam aos voos internos, eram aviões extraordinariamente incómodos, muito barulhentos, mas era uma oferta, o país aceitou e o Ministério das Finanças passou esses aviões aos TACV com um contrato de retrocessão, portanto devia pagar esses aviões.

Esse contrato de retrocessão estava sujeito, naturalmente, a juros no pagamento e negociando com o Ministério das Finanças foi possível antecipar os pagamentos reduzindo significativamente os juros, o que melhorou também a tesouraria da empresa, de modo que pensa que em geral a empresa funcionou assim”.

O ex-Secretário de Estado Transporte e Telecomunicações, **António Maurício dos Santos**, afirmou também, em audição que:

“Os “CASA” aparece nos TACV através de um negócio do Governo de Cabo Verde. Os Casa vieram porque haviam dois aviões Russos em Cabo Verde que foram cedidos ao governo angolano e terá havido uma negociação a nível do governo, os TACV não entra nesse negócio. Quando os aviões CASA apareceram não sabíamos o que fazer com eles, se não tínhamos tráfego para aqueles aviões que representavam centros de custo para os TACV.

Se tivéssemos oferecido aqueles aviões a um fulano qualquer, estaríamos a ganhar dinheiro, porque doutra forma, teríamos que garantir que os aviões estivessem minimamente operacionais”.

Afirmção corroborada pelo ex-Administrador da TACV, Eng.º Daniel Livramento, segundo o qual

“O avião CASA” não era um avião comercial, mas sim um avião militar, que chegou a Cabo Verde e foi utilizado para fazer voos para ser comerciais e independentemente do barulho e dos assentos, era um avião militar que infelizmente foi utilizado para fazer voos comerciais e transporte de passageiros.

No último trimestre de 1994, em substituição dos Hs-748 a empresa realizou uma operação de aquisição de duas unidades ATR 42-300, tendo participado no financiamento com 25% do investimento, cujo montante global ultrapassou os 22 milhões de dólares Americanos.

A este propósito, o ex-ministro das Finanças e da Coordenação Económica, **Dr. José Tomás Veiga**, afirmou à Comissão que:

“Foi durante o meu mandato que a TACV fez a substituição da frota com a introdução dos aviões ATR. Isso terá acontecido entre 92 e 93, mas eu não consigo situar exatamente, e não tenho a certeza se era na altura Ministro das Finanças ou da Coordenação económica, mas sei que tive uma intervenção em termos da homologação da decisão que foi tomada.

Na altura havia dois concorrentes, um era a Fokker e a outra era a ATR. A ATR acabou por ganhar e a TACV considerou que do ponto de vista técnico-operacional e financeiro estava mais apropriado e nós na altura, de facto concordamos, até porque a Fokker acabou por desaparecer e já na altura nós tivemos conhecimento das dificuldades da empresa.

Eu lembro-me na altura que o embaixador da Holanda, país que produzia os Fokker pressionou-nos bastante em termos de darmos prioridade aos Fokker, mas a TACV tinha uma posição muito forte em relação a outra opção e nós tínhamos já conhecimento dos problemas que a Fokker tinha e, portanto, a opção foi fácil, nós limitamos a homologar face ao estudo técnico e financeiro que a TACV apresentou”.

(...)” Nessa altura, o processo foi conduzido pela TACV, e da minha parte como Ministro das Finanças, a intervenção foi na parte final para homologar ou não a decisão. E a intervenção teve a ver essencialmente com as modalidades de financiamento. Nessa altura, se não me engano, os aviões terão sido adquiridos em regime de leasing.

A TACV apresentou um relatório técnico, operacional e financeiro das duas propostas. E nós achamos que de facto, face ao posicionamento da TACV e dos elementos que nos foram disponibilizados, na altura, nós homologamos a decisão que foi tomada”

Por sua vez, o ex-Secretário de Estado Transporte e Telecomunicações, **Eng.º António Maurício dos Santos**, sobre esta matéria referiu nos seguintes termos:

“Nós trocamos a frota do HS pela ATR. O HS já estava velho, tinha mais de 30 anos, os custos de manutenção eram elevadíssimos e fizemos o leasing dos ATR. Esses processos foram sempre conduzidos com muito cuidado, com muita cientificidade, a empresa toda era envolvida, os técnicos de manutenção, os técnicos das operações, o pessoal comercial, e sempre houve um grande cuidado em que o crescimento da empresa fosse paulatino e sempre acrescentando valor. De tal forma que em 2000, a empresa esteve na iminência de ser privatizada.”

Ainda sobre esta matéria e de acordo com o apurado na audição do ex-Presidente do Conselho de Administração, **Dr. Alfredo Carvalho**, e nas palavras do próprio:

“Havia a necessidade de se mudar de frota e fizemos isso. E se reparar os resultados foram melhores depois da renovação da frota doméstica. Logo no segundo ano do investimento na renovação da frota já tivemos um resultado muito bom, o que em princípio não é normal porque depois de um ano de um grande investimento, dificilmente a empresa que faz esse investimento tem um resultado bom. Mas nós conseguimos isso.

No caso de operações internacionais, o que nós pagávamos de aluguer para os aviões que utilizamos nessa operação era de longe superior ao custo que nós tínhamos com o nosso próprio equipamento. Isso também teve o seu efeito positivo, para além de que, com o nosso equipamento, claro que tivemos a possibilidade de abrir novas rotas e melhorar o nosso desempenho comercial”.

Já o antigo Responsável do planeamento gestão comercial da TACV, Dr. Gil Évora, acrescenta que com a aquisição de dois ATR-42 a companhia passou a explorar as linhas aéreas africanas, escalando os aeroportos de Banjul, Conacri, e aproveitar os “Direitos de Quinta Liberdade” para voar entre dois países diferentes, com voos entre a Guiné-Bissau/Senegal, Senegal/Guiné-Conacri e Guiné Conacri/Guiné-Bissau.

Instado sobre o impacto da introdução dos aviões ATR na frota da TACV, o ex Presidente do Conselho de Administração da companhia aérea nacional, **Dr. Adalberto Higino Silva**, considerou que foram “tão bons” e com “resultados muito positivos” nas contas da TACV, “o que levou à aquisição de um terceiro aparelho do género”.

Este mesmo entendimento foi transmitido pelo ex-Ministro das Finanças e da Coordenação Económica, **Dr. Gualberto do Rosário**, ao referir à Comissão que:

“A substituição dos aviões da frota dos TACV pelos aviões ATR representou uma evolução importante, positiva para a companhia, seja



2528000 001161

do ponto de vista da satisfação interna dos transportes aéreos e também de ligações regionais com o Senegal especificamente, mas não só, Guiné Bissau e Mauritânia, seja do ponto de vista financeiro, porque tratou-se de uma frota muito mais económico do que a TACV tinha, tanto do ponto de vista da sua manutenção como do ponto de vista das suas operações.

Portanto, isto representou de facto, um ganho para a companhia que ganhou em termos de imagem, em termos da qualidade de prestação de serviço, tanto para a comunidade interna como para a comunidade cabo-verdiana no exterior e mesmo para o estrangeiro.

Eu posso dizer que mesmo antes de ir para o governo, quando eu era Diretor Financeiro da Shell Cabo Verde, nós tínhamos autorização do grupo para utilizar nenhuma companhia aérea da região, salvo a TACV e a Air Afrique.

Portanto, para dizer qual era a imagem externa da nossa companhia. Essa imagem consolidou-se com a modernização da frota, com a substituição dos aviões CASA que não eram adequados, nós como passageiros sofriamos com esse avião, a começar pelo barulho que faziam, com condições de inceneração muito deficiente”.

Em março de 1996 é assinado o contrato de locação do primeiro avião Boeing, por um período inicial de cinco (5) anos prorrogável por um período adicional de dois (2) anos. Em junho de 2000 o contrato foi prorrogado por um período de cinco (5) anos, em vez de dois (2) anos conforme previsto inicialmente. Adicionalmente, em junho de 2003, o contrato foi renegociado, tendo sido prorrogado por mais cinco (5) anos (até maio de 2008).

Durante a sua audição à Comissão Parlamentar de Inquérito, o **Dr. Alfredo Carvalho**, que esteve à frente dos Transportes Aéreos de Cabo Verde-TACV entre 1991 a 2000, explicou os meandros da aquisição desta aeronave nos seguintes termos:

“A aquisição de qualquer equipamento, bem ou serviço, do valor de um Boeing 757 requer estudos que confirmem que não se esteja a cometer erros. Portanto, tem que se tentar minimizar os riscos dessa operação através de informações necessárias que ajudem na tomada da melhor decisão. E nós na altura não detínhamos de todas as competências necessárias para fazer um procurement de um avião e tivemos que contratar competências estrangeiras para nos ajudar nesse processo. Mesmo para chegarmos à decisão de adquirir um avião para a nossa operação internacional tivemos que fazer os estudos necessários. Estudos de viabilidade que começa com o estudo de mercado e depois a análise global da viabilidade desse negócio. E chegamos à conclusão de que o negócio era viável. Depois veio a fase seguinte que é a implementação desse negócio que passava entre outras coisas pela aquisição do avião.

Como disse, não tínhamos competências suficientes para esse processo e tivemos que contratar essas competências que nos ajudaram na aquisição do avião. Já na altura tínhamos assessoria de um técnico da área que era nem mais nem menos do que o fundador da Air Maurícias que na altura ainda trabalhava com a Air Maurícias. Portanto, ele esteve durante alguns anos a assessorar-nos, e ele sim, detinha algumas competências que esse processo requeria, mas não detinha de outras competências - a parte legal, por exemplo. Aqui em Cabo Verde não tínhamos ninguém que detivesse essas competências.

Na altura tínhamos juristas, mas nenhum jurista aqui em Cabo Verde dominava essa matéria. Nós tivemos que contratar um gabinete jurídico em Londres que nos apoiou no processo de aquisição do avião”.

E mais adiante acrescentou “(...) O nosso principal objetivo, eu, e a equipa que na altura estivemos a dirigir a empresa, era melhorar a qualidade de serviço e melhorar o desempenho económico da empresa, e nós conseguimos isso.

Quando falamos das aquisições feitas, depois de termos o nosso plano feito, quando começamos a divulgar o plano e nesse plano nós falávamos na remodelação da frota, aquisição de novos aviões, muita gente ria-se de nós, diziam como é que vão fazer isso se a TACV não tem dinheiro, o Estado não tem dinheiro, e o próprio Banco Mundial e o FMI não vão permitir. Diziam sempre que o Governo não ia dar aval, pior ainda garantias.

E todas as aquisições que nos fizemos, fizemo-las sem garantias de terceiros. Nós adquirimos os ATRs sem garantias do governo, as garantias foram garantias da TACV, adquirimos o Boeing 757 sem garantias do governo, com garantias da própria TACV.

O modelo de negócio, o lease com opção de compra era um modelo novo aqui, nunca tinha sido utilizado em Cabo Verde e muita gente não conhecia essa forma de aquisição, por isso, é que se estranhava como era possível a TACV adquirir os aviões.

E não se tratou apenas de aquisição de aviões, aquisição de aviões e todos os equipamentos e meios necessários para fazer esses aviões funcionar sem problemas e de forma rentável.

Felizmente essas medidas tiveram o resultado que todos conhecem e em 1996/ 97 o serviço da TACV era considerado muito bom, o resultado económico era aceitável. Lembro-me que em 1998 a TACV era considerada como a 3ª melhor companhia aérea de África, em termos de qualidade do serviço, em termos de frota e em termos de resultados económicos. Éramos terceiros, depois da Air Maurícias e da Ethiopian Airlines”.

Afirmou igualmente o **Dr. Gil Évora**, que após a entrada do Boeing no circuito da TACV em 1996, a empresa ganha uma dimensão totalmente diferente, pelo que se deixou de alugar os aviões às companhias estrangeiras, para escalar nos aeroportos de Paris, Amesterdão e Boston, e posteriormente para Espanha, Madrid, Valência, Alemanha e Bissau com uma parte comercial muito agressiva.

Em julho de 1997, no âmbito do reforço da frota ATR 42 e apesar das dificuldades financeiras experimentadas ao longo daquele exercício, a companhia conseguiu concretizar os seus principais projetos, nomeadamente a introdução da terceira unidade ATR 42-300, em cujo financiamento participou inicialmente com 23%.

Em abril de 2002, no quadro do processo de adequação da frota às necessidades da companhia foi adquirido em regime de leasing operacional por cinco (5) anos um avião Boeing 737-300, que operou durante 4 meses e meio, tendo sido devolvido em finais de maio de 2004, após a entrada para a frota de um segundo B757-200 de 210 lugares.

Igualmente, foi concluído no início do ano económico de 2004, o pagamento das duas primeiras unidades ATR 42-300 e foi iniciado o processo de transferência dos títulos de propriedade sobre esses aviões, cujo registo junto da Agência da Aeronáutica Civil foi concluído no início de 2005.

Em abril de 2007, e enquadrado no processo de renovação da frota doméstica/ regional, a companhia contraiu um empréstimo no valor de USD 15.483.068 para financiar a aquisição de três (3) novos aviões ATRs, em substituição dos ATRs 42-300 que vinha operando há mais de 10 anos, para dois (2) ATR 72-500 e um (1) ATR 42-500, aumentando assim a disponibilidade de lugares em 32%.

Em 2012, foi assinado um acordo com o Governo para aquisição em regime de leasing, também operacional, de dois (2) Boeings 737-800.

6.2- A Alienação de Ativos e Áreas de Negócio

6.2.1 Alienação de Aeronaves

Em relação à venda dos aviões CASA, ficou patente pelas declarações dos auditados Alfredo de Carvalho, Arnaldo Silva e Adalberto Higino Silva, que a Administração dos TACV nunca efetuou qualquer registo dos valores deste negócio, não se sabendo do montante envolvido, nem tão pouco dos valores recebidos e nem por receber.

Formalmente alega-se a existência de um contrato, porém ninguém o tem, e não há qualquer registo de entrada de dinheiro deste negócio.

Interpelado sobre a venda dos aviões Casa, isto é, se as contrapartidas foram recebidas, o então Presidente do Conselho de Administração da TACV, **Dr. Alfredo Carvalho** declarou à Comissão que:

“O Brasília foi vendido a uma empresa Australiana e o HS também, disse. Os CASA foram vendidos a uma companhia aérea congoleza, mas de sócios franceses. Nessa operação a TACV não chegou a receber todo o dinheiro porque depois da venda começou o conflito no Congo e quase que perdemos o contacto com essa companhia e o nosso intermediário que negociou a venda alegava que não podia fazer nada por causa do conflito.

Tempos depois tivemos conhecimento que os aviões foram destruídos durante a guerra e aí sim perdemos o rasto da empresa. Aí sim a empresa perdeu dinheiro nessa venda. Não me lembro de valores, mas devem estar registados nas contas da empresa.

Não havia forma, ficamos um tempo grande com os aviões aqui em terra e não conseguíamos desfazer deles. Apareceu essa oportunidade e fomos aconselhados pela agência que contratamos para fazer avançar com essa operação e avançamos.



2528000 001161

Eu não diria que não tenha sido a melhor opção porque ficar com o avião aqui também não era a melhor opção porque estávamos a perder. Não era fácil vender aqueles aviões porque eram aviões militares para transporte de tropas.

Confesso que tínhamos vontade de nos livrar deles e apareceu essa oportunidade e fizemos.”

Por seu turno, o ex-membro do Conselho de Administração da TACV, **Dr. Arnaldo Silva**, sobre a mesma matéria, referiu que:

“A venda dos aviões Casas, deve ter acontecido na gestão de Alfredo de Carvalho. Eram dois aviões e foram vendidos a uma empresa no Congo. Como houve guerra civil no Congo um dos aviões teria sido canibalizado. Escancararam o avião e tiraram tudo.

Não conheço o contrato que foi feito na venda, não sei se foi pago, ou se foi a prestações. Em regra, esses negócios são pagos em prestações. Mas isso é possível localizar nos contratos nos TACV.

Houve esse problema de facto com a CASA, e fomos uma equipa junto com os Engenheiros de manutenção a Congo para averiguar os aviões. O negócio era com pagamento em prestações e havia um seguro. Como sabem os aviões estão sujeitos a seguros. A companhia seguradora em Londres não quis pagar, e o valor de seguro tinha que vir para TACV. Não queria pagar porque entendiam que aquilo foi feito intencionalmente, pela empresa que comprou os aviões. Não me lembro o nome da empresa, só sei que era uma empresa Belga que operava no Congo.

Foi instruído um processo no tribunal, através de um Advogado de Congo, por forma de exigir o pagamento a companhia que comprou os aviões. Eu fiquei com o advogado e os técnicos de manutenção foram ver os aviões que estavam canibalizados em Brazzaville, fizeram fotografias e tudo.

Há uma convenção de Geneve de 1948, sobre reempossamento de aeronaves. Precisamente para permitir que nos negócios dos aviões, quando haja incumprimentos, que o Estado contratante possa reapossar do avião, sem necessidade de uma ação judicial. E esse pedido tinha que ser reconhecido pelo um tribunal local. A ação foi tentada, o Tribunal deu razão á TACV, mas ninguém cumpre a decisão.

O advogado disse, olha vamos falar com o Juiz, mas tem que pagar o Juiz. Isso que me recordo desse caso rocambolesco de CASA. Isso foi na década de 90. O processo foi do tempo do Alfredo, porque andamos atrás a tentar reaver o que se devia pelo avião.

Não sei se a TACV chegou a receber uma parte ou não. Depois também fomos a Londres, eu e o Armino, ver a questão de Seguros, com companhia e advogados locais, mas que a companhia admitia pagar, mas um valor residual. Pelo que via nas fotografias aquilo não foi nada resultado de uma bomba ou da guerra civil. Dizem que eles que canibalizaram os aviões, tiraram todas as peças e todos os instrumentos e aquilo na Africa, faz-se, e com frequência”.

Este mesmo entendimento foi transmitido pelo ex-Presidente do Conselho de Administração da TACV, **Dr. Adalberto Higino Silva**, ao declarar à Comissão que:

“É uma questão que nós encontramos durante a nossa gestão. Foi uma operação de venda feita pela gestão anterior e que apesar das informações que tínhamos na altura é que todas as condições foram acauteladas, mas posteriormente aconteceu um outro fator externo incontrolável tanto por parte de Cabo Verde como da companhia, que foi a guerra no Congo. havia um plano de pagamento dos processos de venda, mas que foi perturbado com o eclodir da guerra no Congo.

Como consequência da guerra um dos aviões teria sido destruído e por causa disso houve problemas na recuperação do valor da venda e desencadeou um processo judicial e o próprio tribunal no Congo estava a funcionar com dificuldades e o representante da empresa que assistia à companhia na altura reportava dificuldades de funcionamento do tribunal. Durante a nossa gestão não houve nenhum avanço em termos de recuperação do produto da venda que sobrava. Não sei o que aconteceu depois da nossa gestão.

As informações que tínhamos na altura é que o processo da venda foi um processo normal com condições também previstas de forma normal com um plano de pagamento que começou a ser cumprido, mas que depois com o eclodir da guerra as coisas complicaram e depois tornou-se difícil a recuperação”.

Aquele ex-Presidente do Conselho de Administração da transportadora aérea nacional acrescentou que a administração que o antecedeu entendeu que a compra dos aparelhos “Casa” foi um “mau negócio” por serem aviões “não muito apropriados para as condições de exploração em Cabo Verde e que é uma das razões que terão levado à situação difícil da companhia no final da década de 80”.

Em 2007/2008, procedeu-se a alienação de duas unidades ATR 42-300, propriedades da TACV, sendo uma em dezembro de 2007 e a outra em junho de 2008.

Em outubro de 2014, tinham sido também alienadas à empresa Elix Assets 7 Limited, duas unidades ATR 72-500 por mESC 2.103.048.

Em março de 2015, procedeu-se a alienação de uma unidade ATR 42-500 por mESC 797463.

6.2.2 Alienação de áreas de negócio (Separação do negócio de Handling)

Em decorrência da situação financeira extremamente precária em que se encontrava e encontra a empresa, refletida nas dificuldades de tesouraria para fazer face às responsabilidades de curto prazo, a companhia não conseguiu reunir os recursos financeiros que permitiram regularizar de forma consistente os encargos mensais perante o principal parceiro nacional, a ASA, que vinha reclamando o pagamento das dívidas, nomeadamente as respeitantes às taxas aeroportuárias.

Face à complexidade da situação e visando a sua resolução, foi concretizado o Spin-off do negócio de Handling, dando origem à empresa CV Handling, cuja propriedade foi em julho de 2014 integralmente transferida para a ASA, como contrapartida para saldar as elevadas dívidas acumuladas perante aquela empresa.

Importa realçar que, com esta operação a companhia deixou de poder contar com a importante contribuição da atividade de Handling para o seu volume anual de negócios (- 11%) e deixou de poder contar com a faturação desta atividade a outras companhias para o equilíbrio da sua balança de pagamentos junto da IATA Clearing House.

Igualmente, a companhia passou a estar sujeita a encargos mais elevados pelos serviços de Handling às suas operações nos aeroportos nacionais.

Relativamente à separação dos serviços de Handling e assistência da TACV e a consequente criação da Cabo Verde Handling, o Administrador daquela empresa, **Dr. Aquiles Rocha Rodrigues**, referiu que:

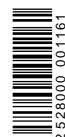
“A CV Handling nasce de um processo de spin off, que iniciou com um estudo em 2013 e que culminaria em 2014 com a criação da CV Handling, do processo spin-off das atividades do transporte aéreo para essa empresa autónoma. No momento do spin-off a empresa foi constituída com um capital social de 188 mil contos que coincidia com a avaliação que foi feita aos equipamentos da assistência em terra na ocasião e transitaram também para a CV Handling, 304 colaboradores da TACV que estariam na altura diretamente a exercer a função de assistência em terra, portanto que esse era o quadro de origem 2014.

A empresa em dezembro de 2014, tinha 376 postos de trabalho faturando sete meses de atividades. O grande desafio que se colocava na altura e que contribuiu para que a gente definisse o nosso plano estratégico, era precisamente dar resposta à modernização da empresa e a implementação de todos os instrumentos de gestão de recursos humanos”.

Na altura a TACV tinha um quadro que estava obsoleto e o desafio era o de dotar a empresa dos instrumentos com recursos humanos devidamente alinhados com a estratégia e com as boas práticas de gestão dos recursos humanos das empresas modernas e que paralelamente se desenhou um quadro de investimentos que fosse capaz de dar respostas à estratégia de modernização da empresa por forma a ser uma empresa alinhada com aquilo que são as boas práticas de todas as empresas de handling”.

A este propósito, e de acordo com o depoimento do **Dr. Adalberto Higino Silva**:

“Relativamente ao handling, em 2000 os estudos da situação da TACV apontavam para handling como o setor que mais contribuía para os resultados da companhia. Era o mais rentável que funcionava quase como uma empresa autónoma e mais de 50% dos resultados da TACV vinham do handling. Disse ainda que os estudos apontavam para o setor do handling como uma área de grande oportunidade para



a companhia e que no futuro na perspectiva da privatização deveria merecer uma maior atenção da gestão da companhia porque tinha muito espaço para se desenvolver. Havia acordos interessantes, apesar de algumas companhias, na altura, já estavam a operar em Cabo Verde com algum serviço próprio de handling”.

A **Dra. Maria Graciete**, ex-Administradora da CV Handling, afirmou também, em audição que:

“A CV Handling é uma empresa lucrativa, uma empresa que quando foi feita a cisão comportava quadros altamente qualificados, com um sistema operacional que satisfazia os requisitos internacionais e que tinha passado por várias auditorias com excelentes resultados. A fase da cisão afetou os trabalhadores, a produção em termos de serviço, mas, seguindo os apelos do Governo de então, foi feito tudo, criada as condições e melhorias para que houvesse menos impacto na prestação de serviço da empresa nas diferentes escalas. Atualmente a empresa presta um bom serviço, passou por uma auditoria da IATA que culminou com a obtenção do certificado por parte da escala do Sal, e neste momento está-se a trabalhar a escala da Praia para ser submetida à referida auditoria internacional denominada de “ISAGO” (IATA Safety Audit for Ground Operations). A prioridade ou preocupação é, tendo em conta que é uma empresa lucrativa, saber gerir os lucros, conclui”.

Instado a explicar os contornos que levaram à desagregação dos serviços de Handling da TACV Cabo Verde Airlines, o ex-Presidente do Conselho de Administração, **Eng.º João Pereira Silva**, afirmou:

“Devo dizer em primeiro lugar que o conselho de administração não tinha competência para ceder tamanha parcela do seu ativo. Não tinha e nem tem atualmente. É uma decisão do acionista.

Depois quais eram os argumentos a favor? Dada a situação financeira difícil da TACV e as pressões vindas de diversas origens, Banco Mundial, FMI, Organização Mundial do Comércio, para que o setor do Handling fosse liberalizado, portanto, o governo tinha que acabar por retirar a exclusividade do Handling à TACV.

E nessa altura já havia empresas estrangeiras prestes para meter os seus papéis e entrar no mercado de Handling.

Portanto, havia uma teoria nessa altura que se deveria retirar o Handling de uma empresa numa situação extremamente difícil e passa-la para uma empresa que estivesse numa situação em que pudesse ir à banca levantar dinheiro, modernizar o equipamento de handling e colocar o Handling numa situação de poder competir com as empresas privadas de capitais superiores que estão prontas para entrar no mercado quando o Estado resolver abrir o mercado do Handling. Isso era uma opinião. Outra opinião era que a TACV na situação em que estava sendo os custos do setor do Handling na TACV relativamente pequenos e sendo a receita relativamente elevada, portanto, se não se deveria tirar isso, ou se deveria tirar mediante uma compensação financeira.

A TACV conseguiu obter uma redução substancial da dívida junto da ASA com reflexos na redução do seu passivo, mas para além disso não obteve vantagens, não houve entrada de dinheiro na TACV com a venda do Handling. A venda do Handling não cobriu toda a dívida. A outra parte da dívida foi resolvida com um acordo de acerto de contas tripartido entre o Tesouro, a ASA e a TACV”.

Em sede da Comissão Parlamentar de Inquérito, o **Dr. Jorge Spencer Lima**, ex-Administrador não executivo da TACV, declarou que:

“Eu não acho que a entrega do handling a ASA tenha sido uma medida correta, do meu ponto de vista, porque handling fazia parte de uma estrutura e handling era extremamente importante na própria tesouraria da TACV. Handling é um setor rentável, não há dúvida. As dívidas da TACV, a questão que se põe é o seguinte, TACV é obrigado, foi sempre obrigado durante todo esse ano a fazer um serviço público de transporte aéreo, a voar a fazer rotas e a nível interno não rentáveis. O Estado nunca compensou a TACV por isso, e relativamente à ASA que é do próprio Estado retira uma parte importante da TACV para pagar a ASA para o Estado enquanto o Estado deixa a TACV como está. O que se devia, do meu ponto de vista, era criar uma estrutura, aliás a nossa proposta de reestruturação era nesse sentido, criar uma estrutura a nível de TACV internacional, GTS o que se quiser chamar, onde essa estrutura tivesse essas várias companhias a gerir para equilibrar o sistema. Handling, do meu ponto de vista, deveria ser individualizado, sim, mas não da forma como foi. Devia-se criar uma estrutura da própria TACV que gerisse os vários setores individualizados para se poder

controlar, mas cortar onde praticamente era o único setor rentável que a TACV tinha, retira-se e entrega-se à ASA e deixa a TACV ao Deus dará. Portanto, continua a ser vários golpes de morte que TACV recebeu ao longo dos anos que não conseguiria sobreviver.”

Instado a pronunciar sobre esse mesmo assunto, o **Dr. Gil Évora** foi peremptório ao afirmar que:

“A questão da separação do Handling foi uma separação malfeita. Porque? Se era opinião unânime de que o Handling dever ser separado, e deve ser separado, porque em todas as companhias aérea o Handling está separado, mas o facto da TACV ter aquele rol de dívida para com a ASA, nunca poderia permitir que o capital ficasse distribuída daquela maneira, a TACV sempre deveria ter a maioria ou quase a maioria no capital. Porque? Porque é o Handling que traz o chamado dinheiro fresco, porque as companhias aterram pagam, ou então pagam uma semana depois. O Handling é o cash flow da empresa. A partir do momento que a TACV separa o Handling e entrega-o a ASA é quando começam todos os problemas relacionados com o Cash flow. É isso que está na origem da própria entrega dos aviões”

Nas suas declarações à Comissão, Gualberto do Rosário, outrora responsável pelas privatizações, enquanto Ministro da Coordenação Económica, classifica a medida da TACV “vender o handling” à ASA “uma decisão muito negativa para a TACV, porque se a TACV antes prestava o serviço de Handling e era uma das principais fontes de receitas da companhia, que equilibrava as contas e os resultados da companhia, com a transferência a companhia deixou de ter esses proveitos mas passou a paga-los, portanto, ficou penalizada duas vezes”.

Sobre este assunto a ex-Ministra das Infraestruturas, **Dra. Sara Lopes**, disse o seguinte:

“Relativamente à operação de separação do handling não terei tempo infelizmente para lhe dar todas as explicações. Mas aqui a questão era estratégica como eu lhe disse o governo tomou a decisão, através da carta de política de transportes, porque era necessário dinamizar e trazer maior competitividade para a indústria da aviação civil em Cabo Verde. Havia perspectiva em desenvolver o hub dos transportes aéreos, havia perspectivas de desenvolver um cluster do aeronegócio em Cabo Verde e todas as atividades de transportes aéreos foram analisados para se perceber se tinham potencial de crescimento, se não estavam a crescer, era um obstáculo? Há competitividade, por exemplo, do sistema aeroportuário? Porquê que eram obstáculo? E percebeu-se na altura que o handling continuava a ser uma atividade exercida pela TACV, tradicionalmente, mas sem uma regulamentação, estávamos fora dos critérios internacionais não haviam regulamentos, tivemos que aprovar o regulamento do handling.

A partir daí a Agência de Aviação Civil passou a ter os instrumentos para poder fazer a regulação da atividade do handling. Era necessário fazer fortes investimentos na empresa porque tinham-se deixado de fazer investimentos na empresa, investimento no pessoal, na qualificação do pessoal, investimento também em sistema informático, investimentos em equipamentos.

Quem viajava nessa altura nos aeroportos muitas vezes as pessoas chamava-nos “senhora ministra ontem passei no aeroporto da Praia as escadas estavam furadas” ou “passamos 40 minutos dentro do avião à espera da escada porque não havia” não havia escada, era crítica, era urgente fazer investimentos. Já tínhamos na altura muitas companhias aéreas a operar para Cabo Verde e o handling é assistência em escala a todos os operadores que demandam o sistema aeroportuário nacional. Portanto deve ser eficiente, deve permitir que a rotação dos aviões seja feita no menor tempo possível, o mais rapidamente possível e sem constrangimentos para que todos possam fazer as suas operações com o máximo de rentabilidade possível.

Claramente a TACV durante alguns anos utilizava o handling como cash flow. Quando se faz essas declarações, eu até tenho ouvido alguns gurus de gestão a fazer essas declarações públicas porque o handling era cash flow da TACV, isso vai contra todas as orientações de IATA, vai contra todas as orientações da boa governação das empresas e mais, o handling a nível global da indústria de aviação civil não representa mais de 9%. É um pequeno negócio dentro do negócio global dos transportes aéreos. A nível do negócio aeroportuário representa cerca de 5%. A nível da TACV representa entre 8 e no máximo 11% das receitas da TACV.

Sr. Deputado se alguém me diz que sua principal fonte de receita quando tem sobre sua responsabilidade uma transportadora aérea global quer doméstico, regional, internacional e sua principal fonte de



receita é o handling?! Está a cavar a sua sepultura. Porque é como abrir um negócio de diamantes e depois criar um negócio de pizza ao lado a contar que vai obter recursos do negócio de pizza para tapar os buracos do negócio de diamantes, não pode ser! Não faz sentido.

As receitas, quando pergunta é um negócio rentável? É um negócio rentável dentro da sua área de atividade. Por exemplo, nesse momento, a CV handling está a ser uma empresa sólida, está com bom desempenho, mas se o handling é uma atividade para tapar os buracos gerados pela transportadora aérea? Não pode ser, não há recursos para isso. O que que se conseguia com isso? Conseguia-se que a TACV não saía do buraco porque a TACV, fizemos um rápido assesment a TACV em 2013, para tentar ajudar a administração a tomar rapidamente boas medidas para corrigir o rumo e os problemas era essencialmente melhorar urgentemente o nível de vendas, aliás em 2015 quando se olha pelos números, o nível de vendas foram extremamente baixas.

Aumentar os níveis de receitas da transportadora, melhorar a utilização dos ativos, dos aviões, isso o conselho da administração fez um esforço enorme para conseguir, melhorar os custos de manutenção, reduzir drasticamente os custos com a manutenção isso também o Conselho da administração fez algum esforço para tentar conseguir melhorar a utilização dos ativos, melhorar os custos de manutenção que eram os grandes problemas da TACV, o excesso do pessoal, a produtividade do pessoal, sobretudo do pessoal de cabine que necessitavam de uma forte melhoria de desempenho. Então esses problemas eram notados em 2013 continuaram em 2014 e continuam em 2015 embora com algumas medidas, por exemplo, o Conselho da Administração, dirigido pelo Engenheiro João Pereira Silva tentou implementar um programa de full efficiency, tentar melhorar a gestão dos custos e também de melhoria de manutenção, mas esses eram o grande problema.

Não há como a empresa de handling pagar esses custos. Fez-se a separação a empresa lá está, conseguiu-se uma operação financeira interessante de redução da dívida com a ASA e a ideia central era: consegue-se reduzir as dívidas com a ASA, a ASA não precisa todas receitas do handling para as suas atividades projetadas, vai centrar nos investimentos que eram necessários fazer urgentemente na empresa para melhorar o seu desempenho, conserva-se os postos de trabalho, tanto é que, eu tenho visto que esses gurus também da gestão que têm feito essas afirmações só olham para o lado das receitas e não olham para o lado das despesas ...”

6.2.3. – Gestão dos Aeroportos

A CPI apurou dos depoimentos efetuados nas audições que durante um período de tempo a companhia aérea participava na gestão dos aeroportos que foram posteriormente retirados da sua alçada com a criação da ASA.

Neste particular esta Comissão Parlamentar de Inquérito registou as seguintes declarações:

Eng.º Teófilo Figueiredo, antigo Ministro das Infraestruturas e Transportes (excerto do relatório parcial da audição):

“Disse que internamente havia de facto muitos problemas inicialmente porque nós estamos a falar de vinte e tal anos, a ligação ao Fogo, só se fazia através de Mosteiros, onde havia pista de terra batida no Fogo, porque a pista no Fogo estava completamente inoperacional, havia 10 anos, continuávamos a fazer ligação com a Brava e Santo Antão, os aeródromos nessa altura estavam todos sob a responsabilidade da TACV o que era uma aberração muito grande e foi preciso repor as coisas como estavam previstos na lei, a ASA assumiu a gestão dos o que deu outras condições de segurança nos voos internos, que não tínhamos antes, e penso que todo esse período foi um período áureo dos TACV em relação à recuperação e à capacidade de resposta que teve durante...é o que recordei neste momento.”

Comandante Eduíno Moniz (excerto do relatório parcial da audição):

“Disse que os Governos tiveram várias políticas, por exemplo, explicou que a criação da ASA foi uma boa política, tanto para a ASA, como para Cabo Verde, mas, e o impacto que teve sobre os TACV? Frisou que assistiu, com muita pena, quando retiraram da TACV os microfones, os rádios para passar para a ASA, os prédios foram passados a ASA, isto no âmbito da formação da ASA e a TACV passou a pagar renda. Disse que parece-lhe que foi na gestão do PCA Ramos onde recuperou-se algum património da TACV. Disse ainda que a TACV foi descapitalizada e passou a pagar renda. Acha que isso aconteceu nos anos 90. Frisou que isso deu cabo da TACV, porque não se pensou deixar alguma coisa aos TACV, com isso aumentou os encargos a pagar”.

VII- INTERFERÊNCIAS E RESPONSABILIDADES DOS GOVERNANTES NA TACV

7.1. Interferência dos governantes na gestão da TACV

Esta comissão conseguiu apurar que em vários momentos houve ingerência do acionista e do poder político na gestão da empresa conforme se pode depreender do conteúdo dos depoimentos que se seguem:

O Eng.º Daniel Livramento, ex-Administrador da TACV, revelou que em 1990, a função do gestor público era uma figura decorativa e que a sua gestão foi marcada pela interferência direta do partido/estado.

“Os gestores dos TACV na altura não tinham vozes, nem tinham rigorosamente nada. Todas as instruções emanadas eram vindas do partido que estava no poder mais o Governo. A entrada e saída, linhas aéreas, tudo era vindo do PAICV e do seu Governo”, atestou.

A título de exemplo, explicou que enquanto o conselho de administração suspendeu o voo de Boston, porque era altamente deficitário, com prejuízos incontornáveis na ordem dos cinco mil contos por voo, volvidos 24 horas foi obrigado pelo Governo a manter esta linha, com todos os prejuízos irrecuperáveis, ou ainda quando deu por fim a comissão de serviço quer da diretora comercial, quer do diretor de manutenção e que minutos depois recebeu várias chamadas de alguns ministros a pedir-lhe que reconsiderasse a sua decisão.

O Comandante Osvaldo Lopes da Silva, ex-Ministro da Economia entre 1986 a 1990, por sua vez admitiu que:

(...) “Havia práticas do Estado que penalizavam bastante a TACV. E eu já como Ministro dos Transportes tomei medidas para pôr um bocado de ordem. Por exemplo: era quase que assente que uma delegação estrangeira que chegasse ao Sal tinha que vir para a Praia num voo especial. Tiravam-se o avião da sua linha normal para um voo especial. E eu disse não, vamos acabar com isso!”

Havia ministros também que faziam isso, e dei uma ordem que parecendo ser interferência excessiva nos TACV, pelo contrário era para dar os TACV força para bater o pé. Voo especial só com autorização do ministro. Nenhuma entidade no Sal podia desviar o avião do seu voo regular para atender um voo especial.

É certo que não se ia pedir autorização ao ministro para fazer o voo especial, mas servia para meter ordem.

O nosso Presidente viajava muito, dada a necessidade na altura, de abertura ao mundo, havia muitas solicitações e de cada vez era um avião da TACV desviado para isso. Isso causava danos terríveis. Tínhamos dois HS e tirar um era 50% da frota. E o avião ia para estar 2, 3, 4 dias e eu acabei com isso”.

Quem também confirmou a existência de interferência grosseira do governo na gestão da companhia foi o ex-Presidente do Conselho de Administração, **Eng.º João Pereira Silva**, quando solicitado a esclarecer perante a Comissão os meandros do processo de renovação da frota, afirmou que:

“(...) A Sra. Ministra “voltou ao terreno de jogo” e “sequestrou” as funções do Conselho de Administração, criou um comité no seu Ministério, com a participação do então Ministro das Infraestruturas e tomaram, em nome do Conselho de Administração, em nome da TACV, as decisões como a devolução de “B.leza”, a opção pelos dois boeings 737, “Mindelo” e “Praia, etc.”

Ainda sobre este quesito e relativamente à operação que a TACV pretendia realizar na Costa Ocidental Africana, a Comissão Parlamentar de Inquérito registou os seguintes depoimentos:

Dr. Alfredo Carvalho (excerto do relatório parcial da audição) *“disse ainda que se lembrava da operação na costa africana e o objetivo era fazer da operação na nossa sub-região a principal operação internacional da TACV porque na altura já sabiam que onde a TACV tinha vantagens competitivas só poderia ser em África e não na Europa porque concorrer com TAP, KLM era absurdo. Concorrer nos Estados Unidos com as companhias americanas era absurdo. Concorrer com as companhias africanas não era absurdo porque tinham melhores condições, podiam fazer isso e apostaram em desenvolvimento de rotas Gâmbia, Dakar, Guiné-Bissau. Negociaram com a Air Bissau e assumiram todas as operações da Air Bissau. Guiné Conacri, Serra Leoa já estavam a desenvolver uma rede nessa sub-região e perderam uma*

grande oportunidade, em 1998/99 quando a Air Senegal esteve à venda. Apareceram dois investidores que quiseram investir na Air Senegal com a TACV. A TACV não entraria com dinheiro, mas sim com a gestão e teria 1/3 da empresa, ou seja, 33% no capital da empresa e a gestão da empresa e não conseguiram fazer isso e perderam a oportunidade que, segundo o depoente, não acredita que venham a ter.”

Dr. Gualberto do Rosário (excerto do relatório parcial da audição):

“Relativamente à segunda questão (se teve desentendimento com o Dr. Alfredo de Carvalho) respondeu que nunca teve nenhum problema com o Dr. Alfredo de Carvalho. Asseverou, no entanto, que ele jamais autorizaria os TACV para entrar na Air Senegal, independentemente do negócio, pois como ministro que tinha responsabilidades da privatização com processo em curso não poderia criar ruídos sobre a natureza da empresa, a sua capacidade e o seu valor. Asseverou ainda, que a Air Senegal era um problema, tanto mais que acabou por ir à falência, tendo ficado sem um único avião.”

VIII- A REESTRUTURAÇÃO E PRIVATIZAÇÃO DA TACV

8.1- Os Planos de Reestruturação

A primeira tentativa de privatização da TACV aconteceu em 2000, segundo o antigo Ministro da Coordenação Económica, Dr. Gualberto do Rosário, que revelou durante a sua audição à Comissão Parlamentar de Inquérito que o Governo da década de 90 tinha tudo preparado para a privatização da TACV:

“Nós ao prepararmos a companhia para a privatização não era por razões de natureza económica- financeira. Nunca foi, aliás, antes da privatização tivemos o cuidado de consolidar a companhia e criar condições para que ela fosse privatizável, apetecível pelo mercado e reduzimos o pessoal.

A TACV no ano de 1999/ 2000 tinha apenas 15% do pessoal a mais, segundo estudos conduzidos pelo GARCE apoiado pelo Banco Mundial, e tinha-se provado também que era um excedente relativo, ou seja, a dinâmica que viria do processo de privatização absorveria facilmente esse excedente, por isso, é que nem sequer houve negociações para que mais gente fosse despedida.

Portanto, a companhia foi preparada nessa altura para a privatização, ou seja, fez-se a sua consolidação para que ela fosse privatizável, apetecível pelo mercado e de facto o mercado mostrou grande apetência pela nossa companhia aérea como é facilmente demonstrável”.

Mais referiu que “(...) Nós nos finais da década de 90 preparamos a companhia aérea para a privatização. E não só preparamos, chegamos à fase final da preparação que é a aprovação pelo Governo do Decreto-Lei com um caderno de encargos associado ao Decreto-Lei.

Para chegarmos aí cumprimos um conjunto de requisitos técnicos do ponto de vista da gestão de um processo de privatização e que são obrigatórios.

Fizemos uma avaliação da companhia para determinar qual o valor, avaliação essa suportada pelo Banco Mundial, como em todas as avaliações. Obviamente que não divulgamos o valor da avaliação porque isto nunca o fizemos e não se deve fazer, porque é um valor que quem privatiza toma em conta no processo de negociações, mas não vai dar argumento a outra parte em termos de valores e nem vai viciar as regras de funcionamento do mercado dando uma indicação de valores.

Portanto, era um elemento nosso para sabermos perante as ofertas de mercado, se as ofertas eram razoáveis ou não eram razoáveis, para podermos decidir se privatizar ou não privatizar, por aquele valor ou outro. Esta era a razão do estudo. Esta fase também foi concluída.

Transformação da companhia de empresa pública para sociedade anónima, também esta fase foi cumprida, o ajustamento estrutural da companhia criando condições nas suas contas e os seus recursos humanos e todo o seu perfil técnico para que o mercado pudesse interessar-se efetivamente por ela num processo que queríamos que fosse competitivo. E aí é que se situa o redimensionamento dos recursos humanos.

Ampla divulgação da intenção do Governo e do processo de privatização fora do país para motivar companhias aéreas externas para o processo, e disto houve resultados, portanto, só dos Estados Unidos da América tínhamos quatro (4) grandes companhias aéreas interessadas na TACV, como a Delta Airlines, a TWA, a American Airlines, e o United Airlines,

todas manifestaram interesse para a TACV e digamos que para nós o interesse americano era um interesse fundamental porque era um interesse que vinha de acordo com a nossa estratégia de construção da plataforma aérea.

Tínhamos também grandes companhias europeias interessadas, a própria TAP manifestou interesse, ou seja, o ambiente na altura para a privatização era um ambiente extraordinário, porque as etapas tinham sido todas cumpridas com êxito.

O ambiente interno da companhia era um ambiente bom, os trabalhadores aceitaram perfeitamente o processo depois de se lhes terem explicado tudo, os prós e os contras do processo e ganhos que haveria. Aprovou-se, por conseguinte, o Decreto de Privatização com um caderno de encargos com a parte que seria privatizada para o parceiro estratégico, aquilo que seria privatizada para os trabalhadores que também podiam participar e aquilo que seria privatizada para a comunidade cabo-verdiana de uma forma geral incluindo a emigração”.

Afirmou igualmente o **Dr. Adalberto Higino Silva**, que:

(...) Já havia até um calendário de privatização que apontava para a finalização em maio de 2001, quer dizer que as coisas estavam mais ou menos encaminhadas, já se tinham feito também um estudo exaustivo da situação da TACV sobre todos os prismas e que apontava de facto para uma companhia na altura em condições, com potencialidades para um bom sucesso no processo de privatização.

Como eu disse o processo de privatização já estava em curso, já se tinha feito o estudo da situação da empresa, depois a empresa foi transformada em sociedade anónima, já estava em preparação leis relativamente ao novo Código Aeronáutico, e creio que também o próprio Decreto de Privatização foi aprovado em conselho de Ministros e encaminhado à Presidência da República, mas que não chegou a ser promulgado.

Também é preciso ter em conta que a proximidade das eleições perturbou um pouco o processo de privatização e depois com a mudança do governo, era outras políticas, outras opções e ficou adiado o processo de privatização”.

A segunda tentativa de privatização aconteceu em 2002, quando o Governo aprovou o quadro legal da privatização dos transportes aéreos de Cabo Verde (TACV), através do Decreto-Lei nº 30/2002 de 19 de dezembro.

Porém, a tão almejada privatização da empresa foi uma vez mais protelada, tendo em conta a sua situação económica e financeira muito débil.

Neste particular, e de acordo com o depoimento da **Dra. Cristina Duarte**, ex-Ministra das Finanças:

(...) A privatização foi colocada na agenda do governo logo após a concepção de uma visão estratégica para Cabo Verde. É preciso que se diga aqui que o governo em 2001 e 2002, com a sociedade civil organizou um processo que durou mais ou menos 1 ano e 8 meses para a definição de uma visão estratégica partilhada com a sociedade cabo-verdiana.

Nesta etapa vários membros do governo foram para o terreno nas suas respetivas áreas tendo claramente definido este background estratégico. E no que diz respeito à TACV, dentro desta visão estratégica definida em 2001/ 2002, inscreveu-se a privatização da TACV.

Nós sempre nos posicionamos colocando sobre a mesa dois pilares em termos de privatização:

- Saneamento financeiro da empresa e a busca de um parceiro estratégico para entrar no capital, o que significa vender parte do capital, mas colocamos também sobre a mesa neste processo de privatização da TACV, a dimensão soberania. Nós somos um país arquipelágico, dez ilhas com 800.000 Km2 de Zona Económica Exclusiva.

Portanto, privatizar a TACV enfrenta desafios adicionais do que, por exemplo, privatizar uma companhia aérea de um país continental.

E foi com estes dois parâmetros que durante estes anos, fomos em busca de parceiros, desde os EUA, Brasil, China, Japão, Singapura, Etiópia, África do Sul, e pode até chegar a 30 países. Durante 10 anos eu levei o dossiê TACV debaixo dos braços”.

Questionada a esclarecer sobre o que terá falhado no processo de reestruturação e privatização da companhia, na altura em que foi tutela da TACV, a **Dra. Sara Lopes**, afirmou que:

“Em 2002 o governo publicou o Decreto de privatização, eu acredito que desde essa altura o governo andou à procura, posso falar pelo período em que eu tive responsabilidade na gestão do dossier TACV. Sim, andamos o mundo à procura de parceiros, mas a ideia do Dr. José Maria Neves e do seu governo era procurar um parceiro para a TACV que estivesse disponível a abraçar também o projeto hub, transformar Cabo Verde num hub de transportes aéreos. Pessoalmente fui à Singapura, acompanhada do Sr. Primeiro-ministro tivemos conversas com a Singapura Airlines com a Emirates. Escrevemos cartas e estivemos com ministros responsáveis de Seicheles, relativamente a Air Seicheles. Estivemos em França, em Paris, eu e a Senhora ministra das Finanças a promover os nossos portos e o negócio da aviação civil à procura de parceiros. Estivemos em Angola em 2014 o Sr. Primeiro-ministro fez uma missão importante a Angola. Batemos em várias portas, convidamos organizações que financiavam companhias aéreas em África a entrarem na estrutura acionista da TACV. Eu penso que o governo tinha real vontade de privatizar a TACV. Terá faltado parceiro ou terá faltado parceiro para aquilo que o governo queria, a forma como o governo queria privatizar a TACV, mas não creio que houvesse um bloqueio ideológico como eu tenho ouvido falar em relação à privatização”.

E mais adiante acrescentou *“(…) tenho ouvido algumas declarações também, mas a não ser que alguém me mostre letter of intent, cartas de manifestação de interesses, eu duvido que essas grandes companhias nalgum momento tenham tido interesse em comprar a TACV. Duvido acho que estou no meu direito a não ser que quem faz essas afirmações me comprove. Não é muito corrente as grandes companhias aéreas quererem comprar pequenas companhias aéreas com as características da TACV, com excesso de pessoal, num país com uma legislação laboral como aquela que nós tínhamos ainda em 2000, muitas dificuldades de intervir nas companhias aéreas para as sanear, não tínhamos uma Lei de falências uma Lei de proteção de empresas em situação de reestruturação, eu tenho as minhas dúvidas.”*

Durante a sua audição à Comissão, **Manuel Inocêncio Sousa, Ex-Ministro das Infraestruturas e Transportes**, alegou que:

“A privatização esteve sempre em agenda, andamos sempre à procura de soluções para a privatização da TACV. E como devem entender, e hoje continua sendo claro, não é fácil privatizar a TACV. Depois da aprovação do Decreto, praticamente, não tivemos manifestações de interesse relativamente à privatização, uma ou outra diligência feita pelos potenciais interessados que vieram cá viram a TACV e nunca mais se manifestaram. Daí que por volta de 2004, nós acordamos com o Banco Mundial mudar de estratégia, ou seja, enveredarmos por um processo de reestruturação da companhia na tentativa de torna-la mais atrativa, de equilibra-la. Nessa altura estávamos ainda na finalização desse processo de reestruturação e tínhamos feito toda a documentação, todos os estudos, o plano estratégico, o novo plano de negócio, os documentos da estratégia de privatização na perspectiva de lançamento de concurso de privatização, daí eu ter falado de 2009, essa é a previsão. As condições não se reuniram, mais uma vez”.

A partir de Dezembro de 2006, em substituição do Conselho de Administração demissionária, que vinha gerindo os destinos da empresa, o Governo de Cabo Verde, através de concurso público, selecionou a Sterling Merchant Finance Ltd, para assumir o controle e gestão da companhia por um período de 12 meses, tendo em vista a sua preparação para a privatização, tendo sido publicado no *Boletim Oficial*, I Série, nº 6, o Decreto-Lei nº 3/ 2007 de Fevereiro, que define os termos e as condições gerais de execução do contrato de gestão da Empresa dos Transportes Aéreos de Cabo Verde- TACV, SA.

Num processo muito concorrido em que figuravam empresas de renome como a Air France Consulting e a Lufthansa Consulting, a escolha de uma empresa como a Sterling que não possuía nenhum Know-how no ramo foi, na altura, pouco consensual e o Banco Mundial suscitou algumas dúvidas e por esta razão demorou quase dois anos em dar o *no objection*.

No entanto, o Estado manteve a sua posição invocando razões de soberania e a empresa assume a gestão da TACV mediante a assinatura de um contrato válido por um período de 12 meses que não viria a chegar ao fim, pois, o governo rompeu com o mesmo, tendo recusado a pagar a última prestação de 190 mil dólares dos mais de 950 mil acordada no contrato de gestão, com o fundamento de que o mandato da Sterling não foi positivamente avaliado, pois esta estava em situação de incumprimento.

Foi o início de uma batalha jurídica que terminou com Cabo Verde a ser condenado em tribunal a pagar a prestação em dívida à Sterling Merchant.

Na ocasião, o governo foi notificado para indicar o árbitro que lhe cabia, mas não se pronunciou sobre o processo, pelo que a Sterling Merchant requereu ao International Center For Dispute (ICDR) que o conflito fosse submetido a uma decisão arbitral, de acordo com as regras da UNCITRAL.

Com efeito, foi designado o árbitro único que apreciou o mérito da causa e condenou, a 27 de novembro de 2015, o Estado de Cabo Verde a pagar à Sterling Merchant o montante de cento e noventa mil dólares (18 mil contos). A este montante foram acrescidos:

- Juros de 8% ao ano sobre o valor, desde 9 de janeiro de 2009 até o integral pagamento;
- Sete mil seiscentos e dezasseis dólares (USD 7.616) mais trezentos e setenta e cinco euros (375), como custos de arbitragem e, ainda juros de 8% ao ano sob estes dois valores;
- E, por fim, custas e honorários dos advogados da demandante

A dívida, portanto, passou dos 190 mil dólares (18 mil contos) para 410 mil dólares (40 mil contos)

Solicitado a esclarecer sobre alguma suspeição que paira sobre a contratação da Sterling, o ex-Responsável da Unidade de Coordenação das Privatizações, **Dr. Rui Santos**, afirmou que:

“o processo de contratação da “Sterling”, a meu ver, foi de total transparência, eu lembro que as “UCPs em Cabo Verde, nomeadamente do crescimento económico e competitividade, foram uma das pioneiras em adotar regras de aquisição de bens e serviços e ter procedimentos para o fazer, de forma clara e transparente, portanto, desde a publicitação nos termos de referencia dos termos do concurso, e a necessidade de passar as avaliações pelo crivo do Banco Mundial, portanto, eu diria que processo foi de total transparência. Eu não vejo drama nenhum, pegando nas palavras do senhor Deputado, no processo de contratação da “Sterling”. Foi lançado um concurso, houve várias propostas, uma Comissão determinou que essa proposta era a melhor, entre as que foram apresentadas, havia empresas de renome internacional que, nem se quer responderam convenientemente, aos termos de referência, por exemplo, nós pedíamos um gestor a tempo inteiro, e houve quem propusesse um gestor a tempo parcial, fator que, automaticamente, desqualificava essa proposta, e portanto, foi feita uma avaliação normal, e foi submetido o resultado, a não objeção do Banco Mundial, os procedimentos impunham”.

Por seu turno, a ex-Ministra das Finanças, **Dra. Cristina Duarte**, sobre a mesma matéria, referiu que:

“A contratualização da Sterling ocorreu no âmbito de um projeto financiado pelo Banco Mundial (BM), todas as contratualizações no âmbito do projeto tiveram necessariamente que respeitar as regras do procurement do BM.

Foi lançado o concurso, houve dezanove manifestações de interesses, reconhecidas pelo BM, destas foram selecionadas nove, depois de uma short list que foi devidamente homologada pelo BM e pelo Governo.

Todas as entidades que fizeram parte da short list, foram reconhecidas capacidade, idoneidade, credibilidade internacional, para levar avante o que está exigido nos termos de referência.

A próxima etapa foi a solicitação de processos técnicos e financeiros, sete apresentaram, foram devidamente analisados por uma comissão de avaliação constituída pelo Ministério das Finanças, pelo das Infraestruturas e pela Unidade de Coordenação do Projeto e chegou à seleção da Sterling.

O perfil das pessoas que compuseram a Comissão de Avaliação foi também objeto de uma aprovação, por parte do Governo e do BM, porque o BM tem que necessariamente analisar o perfil dos membros que constituem as comissões de avaliação e aprová-las”.

“(…) Geralmente, no mercado internacional dos Transactions Advisers raramente se focalizam num sector, vão ao mercado contratualizar equipes especializadas, os que tenham demonstrado dominar o sector específico daquela transação.

Isto é a regra do jogo e é isso que aconteceu com a TACV.



2528000 001161

O processo de seleção conduziu a uma empresa que tem uma ampla experiência na estruturação de transações, que foi ao mercado internacional contratuallizar competências específicas em reestruturação de empresas de aviação.

Tanto que é verdade, que na correspondência interna do BM reconhecem que o consultor selecionado pela Sterling é de um perfil elevado, com capacidade e idoneidade técnica no Sr. Gilles.

Não foi escolhido a Sterling indevidamente, foi escolhido um Transaction Adviser, de entre outros que estavam na lista, porque os termos de referência apelavam para uma entidade que viesse sanear, estruturar uma transação, ou seja colocar a TACV no mercado para que uma entidade se interessasse em comprá-la, comprando parte da capital social”.

Questionado sobre as reservas manifestadas pelos responsáveis daquela instituição financeira internacional, o **Dr. Rui Santos** explicou que:

“O Banco Mundial contestou a contratação da “Sterling”, mas não apresentou razões, não fundamentou a sua posição de forma a que a UCP, sentisse a necessidade de rever a sua posição. Nós tivemos diálogo com o Banco Mundial como sempre tivemos, um diálogo muito estreito, tentamos compreender as razões, do desconforto ou da contestação do Banco Mundial em relação à contratação da “Sterling”, e eles não o fizeram, até eu cheguei ao ponto de como coordenador da UCP, de dizer que nós estaríamos abertos a rever a nossa posição se o Banco Mundial apresentasse a sua posição de forma fundamentada e eu cheguei ao ponto, inclusive, de dizer que não era só a parte cabo-verdiana, UCP que estava obrigada, a critérios de transparência no seu processo de contratação, o Banco Mundial quando queria contestar também teria que ser transparente, não bastaria chegar a Cabo Verde e dizer eu não quero que a “Sterling” seja contratada e a gente dobra a cabeça e aceita essa posição. Portanto, houve sempre a abertura de rever a posição, a posição não foi revista, que o Banco Mundial não assumiu, as razões da sua contestação em relação a “Sterling”, pode-se pensar, por exemplo, se o pessoal da equipa do Banco Mundial também não teria interesse de contratação de uma outra empresa, isto, obviamente, não é coisa que se diga mas tem que se pensar, porque como eu disse, nós fizemos um processo com absoluta transparência, não tínhamos interesse nenhum em favorecer um candidato em relação ao outro, a única motivação teve e sempre teve, era de conseguir o melhor para Cabo Verde”.

Afirmou igualmente a **Dra. Cristina Duarte**, que:

“O BM deu a sua não objeção, mas houve diálogo quando foi feita a submissão da proposta, solicitou argumentação adicional do porquê daquela seleção, levantou alguns questionamentos, que foram devidamente esclarecidos.

Questionaram sobre o perfil da comissão de avaliação, que foi aprovada pelo Governo e o BM e já tinha percorrido as etapas, inclusive houve etapas que o BM elogiou o trabalho da comissão.

Foi dito ao BM que o Governo tinha um processo de contratuallização do Transaction Adviser, de estrutura um contrato em que fornecesse de forma muito clara e objetiva indicadores de gestão, para que não fosse contrato aberto que se chega ao fim e se tem dificuldades em avaliar e Fez-se a proposta a duas etapas, a da short list, em que basicamente o critério é o perfil, a partir daí o critério passa a ser a qualidade da proposta técnica e a da proposta financeira.

Analizando as duas propostas, na lógica de custo e qualidade técnica, optou-se pela proposta da Sterling”.

Na mesma ocasião, a **ex-Ministra das Finanças**, acrescentou que:

“Quanto à rescisão, geriram a empresa durante um ano e alguns meses, foram colocando em cima da mesa os produtos constantes do termo de referência, quanto ao último produto que seria a apresentação do relatório final das contas de dois mil e sete. O BM e a Comissão da avaliação acharam que esta etapa não tinha sido cumprida, em articulação decidiu-se avançar com a rescisão do contrato.

O Ministro das Infraestruturas, sempre em coordenação com o Ministério das Finanças escreveu uma carta rescindindo o contrato de gestão com a Sterling.

Passados alguns anos a Sterling colocou o Estado de Cabo Verde no Tribunal Arbitral, em que as custas eram extremamente elevadas, optou-se por outro em que os custos eram quase de um décimo em relação à primeira proposta.

Organizou-se uma defesa interna, baseada na equipe jurídica do património e tratando-se de um contrato internacional, num sector extremamente específico, contratuallizou-se experts internacionais para devidamente apoiados pela equipe jurídica do Ministério estruturarem a defesa.

A sentença é emitida alguns anos depois, dois mil e quinze ou dois mil e catorze.

De uma reclamação de cinco milhões de dólares, era isso que a Sterling reclamou, em vários itens. A sentença foi no montante de trezentos e quatro mil dólares, mas o Estado saiu vencedor desta sentença.”

A verdade é que o contrato com a Sterling foi interrompido e com a nomeação de um novo Conselho de Administração em junho de 2008, iniciou-se uma série de ações tendentes à continuidade do processo, mas nem este e nem os outros que se lhe seguiram conseguiram atingir a meta e uma vez mais o objectivo que era a reestruturação foi adiado.

Diante da já conhecida situação de crise financeira da companhia de bandeira, e após vários anos de tentativas mal sucedidas, o novo Governo de Cabo Verde avançou com a implementação de um plano acelerado de reestruturação dos TACV que irá entrar num processo de privatização que deverá acomodar a entrada, na estrutura acionista, de um parceiro estratégico com comprovada capacidade financeira, know-how e experiência neste ramo de atividade.

Neste sentido, um conjunto de medidas já foram implementadas, e uma série de instrumentos já foram aprovados, nomeadamente:

1. A 20 de dezembro de 2016, o Governo de Cabo Verde assinou um memorando de entendimento com a Binter Cabo Verde, visando não só a prestação do serviço público, mas também garantir ligações inter-ilhas regulares, pontuais e com um serviço de qualidade.

- No âmbito deste processo negocial com a Binter, o Estado de Cabo Verde passa a deter 30% das ações da Binter Cabo Verde, sem o pagamento de nenhum valor adicional.
- A Binter Canárias irá manter 51% das ações da Binter Cabo Verde e compromete-se a colocar no mercado, para investidores nacionais, as restantes 19%.
- Não é intenção do Estado manter-se no capital da Binter Cabo Verde, estando prevista, oportunamente, a alienação dos 30% da participação e, deste modo, criarem-se novas oportunidades de investimentos para os privados.

2. Paralelamente, o Governo de Cabo Verde assinou a 3 de agosto de 2017, com a Loftleider Icelandic, uma empresa do Grupo Iceland Air, um contrato de gestão, onde constam os termos que definem a parceria estabelecida com esta companhia aérea de bandeira. Uma empresa com Know-How em matéria de aviação comercial, reconhecida internacionalmente, que vem para apoiar na última fase do processo de reestruturação dos TACV, no sentido de preparar a companhia cabo-verdiana para a próxima etapa que será a sua Privatização.

3. **Aprovação da Resolução nº 47/2017 de 30 de maio**, que autoriza o Ministro das Finanças e o Ministro da Economia e Emprego a avançar com o processo de reestruturação,

4. **Decreto-Lei nº 45/ 2017 de 21 de setembro**, que estabelece o regime jurídico da privatização do capital social dos Transportes Aéreos de Cabo Verde, TACV, S.A., e aprova o caderno de encargos que regula os termos e as condições da venda direta.

Este Decreto-Lei estabelece ainda o Modelo de privatização dos TACV:

- 51% das ações serão vendidas, ainda este ano, para o Parceiro Estratégico (com Know-how, capacidade de investimento e network para viabilizar o Hub);
- 10% para os trabalhadores da companhia (imposição legal);
- 39 % para investidores privados

5. **Decreto-Lei nº 53/ 2017 de 15 de novembro**, estabelece o procedimento e as bases relativas à concessão do serviço público de transporte aéreo internacional de passageiros, carga e correios aos Transportes Aéreos de Cabo Verde, TACV, SA.

6. **Decreto-Lei nº 54/ 2017 de 20 de novembro**, que cria a Sociedade NewCo.



2528000 001161

Com o apoio do Banco Mundial, o Governo contratou um conceituado escritório de advogados especialistas em processo de reestruturação e reconhecidos internacionalmente que elaborou a estratégia da dívida da companhia aérea. Esta estratégia consiste na criação da Sociedade NewCo, entidade para a qual serão transferidas as dívidas dos TACV.

Instado sobre o processo de reestruturação em curso, o Ministro das Finanças, **Dr. Olavo Correia**, teceu o seguinte pronunciamento:

“(…) Pensamos que temos uma oportunidade para construirmos um Hub de transportes aéreos onde a empresa TACV com uma nova configuração poderá desempenhar um papel importante. E decidimos assumir esse caminho e foi nesse quadro que nós separamos o negócio doméstico do internacional, encontramos uma solução para o negócio doméstico numa lógica de serviço público e estamos a montar uma solução para o negócio internacional numa lógica de negócio e não numa lógica de serviço público, com especificidade em relação ao segmento da diáspora.”

“(…) Neste momento estamos focados em construir uma solução estável quer para os voos domésticos quer também para os voos internacionais. Eu tenho de confessar em como esta operação não é uma operação fácil, é uma operação muito complexa, muito exigente e felizmente estamos num bom caminho, mas ainda o processo não está concluído e é preciso muito rigor, muita responsabilidade para que possamos construir uma solução sustentável.

Como todos sabem, o Governo anterior tentou durante mais de 15 anos privatizar a empresa e não conseguiu, seguramente porque havia razões de fundo para não atingimento desta meta, nós estamos num processo muito avançado, mas ainda não conclusivo, por isso, é muito importante que todos nós tenhamos sentido de responsabilidade para que a solução que venha ser encontrada seja melhor para todos.

Não há aqui soluções ideais, qualquer solução tem prós e contra, mas no quadro daquilo que são os pressupostos existentes pensamos que o caminho que estamos a percorrer com o apoio técnico que estamos a ter, é o caminho mais correto e estamos muito engajados em construir uma boa solução, porque pensamos que é muito relevante o país ter um bom sistema de transporte doméstico aéreo, mas também para aproveitar esta oportunidade para fazermos de Cabo Verde um Hub de transporte aéreo, trazendo passageiros, mercados, negócios, empregos e desenvolvimento da economia a montante e a jusante do setor dos transportes aéreos mas também do turismo.

Em relação ao mercado doméstico, o princípio fundamental em relação à separação do negócio doméstico e internacional tem a ver o estudo que foi feito em relação a esta matéria e para além da questão em si de haver prejuízos ou não, o que nós pensamos que é possível prestar um serviço público de qualidade sem ser através de uma empresa pública.

O Estado tem a capacidade para regular o mercado, para fixar as condições de serviço público e esse serviço público não tem de ser prestado por uma empresa pública. Pensamos que é mais sustentável numa lógica de eficiência do funcionamento do mercado que esse serviço seja prestado por uma empresa privada. E tendo havido uma proposta nesse sentido, o Governo de Cabo Verde decidiu avançar para esta solução que pensamos, não obstante ter havido, aqui e acolá alguns problemas iniciais, o que é normal nesse processo, penso que no global estamos satisfeitos com esta operação e seguramente que daqui a algum tempo o serviço será ainda muito melhor em relação ao mercado doméstico.

Sendo certo que o mercado doméstico continua aberto e com a edificação do Hub, seguramente que haverá oportunidades para entrada, eventualmente de outros operadores no mercado, podendo o país ficar ainda melhor servido.

Foram feitos vários estudos, consultadoria, no montante de cerca de 7 milhões de euros na perspetiva de reestruturar a empresa, de privatizar a empresa e todos sabem que nada disso foi conseguido. Nem a empresa foi reestruturada, nem a empresa foi privatizada não obstante os estudos que foram feitos”.

IX- CONCLUSÕES

De acordo com a matéria e os factos vertidos no presente relatório, suportado nos depoimentos, nas inquirições e nos documentos produzidos ou revelados pelos trabalhos desta Comissão Parlamentar de Inquérito, é possível concluir que:

1. Na década de 90 a situação económica e financeira da companhia era estável, com resultados líquidos a manterem-se perto de uma situação de equilíbrio, tendo conhecido nesta década ganhos extraordinários;

2. As contas demonstram que foi um momento áureo na história da TACV onde se procedeu a uma expansão devidamente planeada e com elementos de sustentabilidade tanto da sua frota, com aquisição de aparelhos mais adequados ao seu negócio, nomeadamente os ATR's e o seu primeiro aparelho de longo curso, o Boeing 757, bem como das rotas, contemplando as regionais e as intercontinentais;

3. Contudo, o ano de 1997 foi um ano particular, com resultados negativos em razão de vários fatores, designadamente a apreciação do dólar em relação à moeda nacional, dos elevados prejuízos causados pelas operações de transporte aéreo doméstico e pelo “Bird Strike” do B757 ocorrido em Guiné-Bissau nesse ano;

4. É precisamente nas operações domésticas, com custos operacionais elevadíssimos que a TACV vem registando sistematicamente ao longo dos últimos anos a maior hemorragia financeira, penalizando severamente a performance económica geral da empresa, com prejuízos que ascendem em média a 400 mil contos;

5. O plano operativo gizado para recuperar a rentabilidade das operações intercontinentais conjugado com os esforços contínuos na minimização dos prejuízos nas operações doméstico-regionais permitiu melhorar consideravelmente os resultados relativamente ao ano de 1997, tendo a companhia conseguido nos dois anos subsequentes, isto é, em 1998 e 1999, resultados positivos de 248 e 2.1 mil contos, respetivamente;

6. A companhia gozava de uma boa saúde financeira e de uma arrojada credibilidade junto de fornecedores de renome ao ponto de ter conseguido adquirir o seu primeiro Boeing sem a necessidade de recorrer ao avale do Estado de Cabo Verde;

7. Depois deste período de resultados de um certo equilíbrio financeiro, em 2002, pela primeira vez a companhia encerra o ano em situação de falência técnica, com resultado negativo de 1,4 milhões de contos;

8. Com exceção dos efeitos dos acontecimentos de 11 de Setembro de 2001 nos EUA que continuaram a fazer sentir, todas as outras razões inerentes ao supracitado resultado são de foro da gestão, digamos, todas imputáveis a atos de gestão ruinosos, nomeadamente fracasso na implementação de um plano de expansão no âmbito da estratégia de desenvolvimento de um Hub no Sal, insucesso do programa de exploração do mercado da CEDEAO com ligação ao Sal e do lançamento de uma operação semanal Sal-Nova Iorque-Sal, a qual tinha como suporte um acordo de Wet Lease de um avião Lockheed 1011, com 270 assentos;

9. Não obstante a recuperação conseguida em 2003, mesmo que ténue, em consequência de medidas operacionais e comerciais adoptadas, verificou-se daí em diante uma acentuada degradação no desempenho traduzida nos resultados globais negativos na ordem de 819.824 milhões de CVE em 2008;

10. Uma vez mais, à semelhança de 2002, estamos em face de um resultado que deriva, sobretudo, de decisões estratégicas não condizentes com o mercado à disposição da empresa ou incorretamente equacionadas pela sua administração;

11. Porém, os resultados líquidos de 2008 que já se considerava de prejudicial à afirmação da TACV estavam longe de poderem ser comparados com os de 2015 no montante de 3.437.527 CVE negativos que entra para a história da companhia como o pior de sempre com a empresa em acentuado processo de falência técnica, tendo registado o maior prejuízo de sempre.

12. Os sucessivos governos e administrações por estes nomeados no período de 2001 a 2015, mais concretamente a partir de 2008 conduziram a TACV para uma situação financeira precária e prolongada da empresa com influência direta nas dificuldades de tesouraria, colocando a companhia sob constante ameaça de insolvência e com sérias dificuldades em cumprir com importantes obrigações em tempo útil, não só junto dos seus fornecedores e credores, mas também perante os seus trabalhadores;

13. Perante a crescente degradação da situação financeira e económica da empresa os governos do período 2001 a 2015 não tiveram uma intervenção enérgica, consistente, estruturante e rigorosa baseada num plano estratégico para a salvação da empresa e seu reposicionamento no mercado;

14. Perante os sinais de alarme numa primeira fase e evidências da necessidade de uma intervenção por parte do dono da empresa numa segunda fase, este limitou-se a mandar fazer estudos que nunca foram

1210 II SÉRIE — Nº 34 «B. O.» DA REPÚBLICA DE CABO VERDE — 29 DE MAIO DE 2018

aproveitados, trocar conselhos de administração e avaliar empréstimos junto da banca a fim de permitir disponibilidade de mais recursos financeiros para a empresa fazer face aos pagamentos urgentes;

15. Por conseguinte, a responsabilidade política e outras pelo estado a que a TACV chegou é dos sucessivos governos deste período, concretamente do Primeiro-Ministro e dos ministros do sector dos transportes e do das finanças que quer por omissão, isto é, pela passividade, e quer activamente na definição de estratégias políticas que redundaram em fracasso;

16. Igualmente, têm responsabilidades na escolha dos sucessivos administradores cujos perfil e competência técnica não se revelaram os mais adequados para um sector que requer bastante especialidade;

17. Ademais, apoiou as estratégias gizadas pelos vários conselhos de administração que se revelaram erradas com enormes prejuízos para a TACV;

18. Os vários conselhos de administração, também, implementaram atos de gestão de eficácia à partida duvidosos e outros até danosos;

19. Dos documentos analisados pela Comissão Parlamentar de Inquérito, bem como dos depoimentos prestados por diversos inquiridos, ficou provada, de forma cabal, a ingerência dos sucessivos governos do período de 2001 a 2015 nas decisões de gestão da TACV, algumas das vezes com a oposição ou desconforto da própria administração da transportadora aérea nacional o que acarretou graves prejuízos para a empresa.

20. É também reveladora da ingerência dos Governos do período de 2001 a 2015, a forma como estes fizeram as nomeações para os vários Conselhos de Administração que passaram pela TACV, no qual utilizaram a empresa para fazer nomeações de cariz partidária, dando guarida a militantes e simpatizantes do partido.

21. Uma das fraquezas da TACV é a sua pesada estrutura organizacional, com a companhia a continuar a laborar com um quadro de pessoal sobredimensionado e cujo peso na estrutura de custos tende a agravar-se.

22. Ficou provado o desperdício de recursos, nomeadamente o desaproveitamento de estudos e consultoria, que custaram ao erário um valor superior a 700 mil contos, visando a reestruturação financeira, tendo por base a obtenção da sustentabilidade económica da empresa, que depois de apresentados à empresa e ao seu acionista não foram aplicados, seguidos ou sequer valorizados.

23. Outra das causas que conduziu a TACV à situação em que se encontra foi a sucessão de atos de má gestão por parte das diferentes administrações nomeadas pelos Governos do período de 2001 a 2015, resultando na tomada de decisões ao longo dos anos que agravaram os custos operacionais sem que se tivesse o cuidado de ponderar se havia proveitos para os suportar.

24. A má gestão da companhia aérea nacional também ficou evidente que existem personalidades que assumiram posições na estrutura acionista e de administração e que adoptaram relevantes decisões políticas e de gestão que contribuíram para o atual estado da TACV e que devem, pois, ser responsabilizadas pelo facto de não terem sido acautelado o interesse do país e do erário.

25. O Programa de Mudança de Frota conduzido pela Administração liderada pelo Dr. António Neves, contemplava a devolução B757-200 “B.leza”. No entanto, esta devolução realizou-se sem o cumprimento das cláusulas contratuais, sem uma correta planificação.

26. Por conseguinte, decorreu num período temporal excessivo, pois o contrato de lease terminou em janeiro de 2012 e a devolução só concretizou em meados de setembro tendo o avião ficado retido em Alemanha, Frankfurt, durante 9 meses à espera de reunir todos os requisitos exigidos para a sua devolução;

27. Durante este período o Estado de Cabo Verde teve de suportar para além dos custos para repor o avião em condições de devolução, nomeadamente a reparação dos motores, ainda suportou os elevados custos da renda do estacionamento e do aluguer do avião acrescidas de penalizações;

28. Na sequência deste processo o Estado de Cabo Verde assume um contrato de leasing de dois aparelhos, um Boeing 767 e um Airbus A320, para depois romper e avançar para um novo contrato de leasing de dois Boeings 737.

29. O rompimento do contrato acima referido deve-se ao facto de se ter detectado durante a inspeção realizada pelos técnicos e pilotos da TACV problemas graves com os dois aparelhos. Esta inspeção se dá depois da assinatura do contrato referente ao qual a TACV tinha já pago um depósito de 30 mil contos.

30. Acrescenta-se ainda que para os dois Boeings 737-800 não havia nem um plano comercial que os pudessem sustentar e nem um plano de certificação dos mesmos;

31. A TACV foi obrigada pela ILFC, a companhia locadora, a assinar um contrato que lhe era lesivo apenas para evitar que ficasse sem toda a sua frota e tivesse de pagar todas as rendas vencidas e vincendas até ao fim dos contratos;

32. Na base da renúncia deste contrato a TACV teve de pagar 2 milhões de dólares de penalização;

33. Houve uma política desastrosa da frota, com prejuízos astronómicos para a companhia.

34. Relativamente à mudança de frota da companhia, a mesma não foi consensual entre o acionista e a administração da empresa. Está longe de ficar provado que foi a melhor opção técnica, operacional e até financeira para a companhia. Aliás, lembre-se aqui que alguns inquiridos sustentaram, com elevado grau de certeza, que esta operação contribuiu para o agravamento da situação financeira da empresa.

35. O arresto do Boeing 737-800 em Amsterdam-Holanda se deu devido ao incumprimento reiterado da companhia à empresa locadora;

36. O incumprimento deveu-se a problemas de tesouraria agravados em 2015, a partir do momento em que a TACV deixou de ter receitas do Handling, que são cerca de 700 mil contos / ano.

37. Havia dívidas acumuladas e a relação entre a TACV e a ILFC conforme foi apurada era tensa, praticamente de ruptura como caracterizou um dos depoentes que desempenhou o papel de Presidente do Conselho de Administração. A ILFC em 2015 foi adquirida pelo AERCAP uma empresa considerada muito mais agressiva na cobrança dos seus créditos;

38. Perante este quadro a TACV não equacionou tal desfecho e assim sendo não fez as diligências necessárias para o evitar;

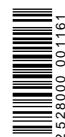
39. O arresto do B737-800 fez a empresa incorrer em pesados encargos com o aluguer constante de aviões de terceiros em regime de Wet lease, com os pagamentos à cabeça e a preços de especulação, penalizando gravemente o fluxo de caixa da companhia. Portanto, mais um ato de má gestão que contou com a conivência do governo de então.

40. Os governos do PAICV foram responsáveis por programas de reestruturação da TACV com vista a sua privatização que se traduziram em autênticos fracassos com avultados custos para o país, como foi a contratação da Sterling Merchant Finance Ltd, cujos termos e as condições gerais de execução do contrato de gestão da TACV, SA. foram publicados no *Boletim Oficial*, I Série, nº 6, o Decreto-Lei nº 3/ 2007 de fevereiro.

41. O processo da contratação da Sterling Merchant Finance Ltd suscitou muitas dúvidas junto do financiador, o Banco Mundial, que em presença de outras empresas de renome internacional na gestão de companhias aéreas, como a Air France Consulting e a Lufthansa Consulting, estranhou e contestou a escolha de uma empresa que não possuía nenhum know-how no sector. Por esta razão, o Banco Mundial levou dois anos para conceder o seu “no objection” para a contratação da Sterling;

42. Ficou provado que as preocupações do Banco Mundial faziam sentido uma vez que:

- a. A Sterling não conseguiu reestruturar a empresa para a sua privatização como era suposto;
- b. Instalou na empresa um clima laboral conflituoso, tendo, por exemplo, durante a sua gestão despedido;
- c. O contrato de 12 meses não viria a chegar ao fim, pois, o governo rompeu com o mesmo, tendo recusado a pagar a última prestação de 190 mil dólares com o fundamento de que o mandato da Sterling não foi positivamente avaliado, pois esta estava em situação de incumprimento.



2528000 001161

d. A Sterling Merchant requereu ao International Center For Dispute (ICDR) que o conflito fosse submetido a uma decisão arbitral, de acordo com as regras da UNCITRAL, e foi designado o árbitro único que apreciou o mérito da causa e condenou, a 27 de novembro de 2015, o Estado de Cabo Verde a pagar à Sterling Merchant o montante de cento e noventa mil dólares (18 mil contos). A este montante foram acrescidos juros de 8% ao ano sobre o valor, desde 9 de janeiro de 2009 até o integral pagamento, sete mil seiscentos e dezasseis dólares (USD 7.616) mais trezentos e setenta e cinco euros (375), como custos de arbitragem e, ainda juros de 8% ao ano sob estes dois valores e, por fim, custas e honorários dos advogados da demandante;

e. Portanto, a última tranche que deveria ter custado 190 mil dólares (18 mil contos) custou, efetivamente, mais do dobro, isto é, 410 mil dólares (40 mil contos);

43. O país endividou-se junto do Banco Mundial em 5 (cinco) milhões de dólares para reestruturar e privatizar a TACV com o objetivo de resolver um problema, no entanto acabou por arcar com esta dívida somado com as despesas do litígio com a Sterling, ficou com a sua imagem e bom nome beliscados e continuou com a TACV sem reestruturar e sem privatizar por irresponsabilidades assacáveis unicamente ao governo do PAICV;

44. Do inquérito realizado, observa-se um conjunto de atos que configuram gestão danosa na empresa, nomeadamente:

- a. Despedimento ilícito de 168 trabalhadores e que resultou no pagamento de indemnização por não reintegração dos mesmos num montante superior a 50 milhões ECV;
- b. Negociação obscura de dois aviões ATR-42-300, adquiridos em regime de leasing financeiro, um em 2007 e outro em 2008;
- c. Devolução, no fim do respetivo contrato leaseback, do B-757 (B.Léza), em 2012, sob violação das condições do referido contrato (isto é, sem programação e sem a devida e atempada inspeção física e documental) e, consequentemente, com alta penalização à TACV, nomeadamente, pagamento do leasing mensal pelo dobro do valor normal, à indemnização contratual, às despesas com estacionamento na Alemanha e com a documentação e certificação;
- d. Nova renovação da frota, com um leasing financeiro de dois aviões (B737-800), num montante de 310 mil USD mensais por cada avião e de 930 mil USD por cada avião, como depósito de garantia (segundo MF);
- e. Assinatura de um contrato de renovação da frota, com dois aviões (B767 e A320), sem sucesso (isto é, que não chegaram a CV) por se ter constatado que os mesmos não reuniam condições de aeronavegabilidade e que culminou com a rescisão imediata do referido contrato e com um prejuízo de cerca de 200 mil contos de multa por parte do ILFC à TACV;
- f. Bloqueio por parte do Governo, no que concerne à alternativa substituição do B767 e A320 (acima referidos) por um B757 e 737, respetivamente.
- g. Alienação, à empresa Elix Assets 7 Limited, de duas unidades ATR 72-500 (por 2.103.048);
- h. Pagamento de 35 milhões de CVE, a título de consultoria, cujos resultados não se conhecem (MF);
- i. Cerca de 700 milhões de CVE pagos em estudos para a reestruturação e privatização da TACV, sem sucesso.

45. Verificou-se nos atos de gestão em 1994 que a direção dos TACV não transferiu os impostos complementar, profissional e de selo derivados de retenção na fonte, tendo a empresa sido coimada num valor de 2000 contos;

46. Verificou-se nos atos de gestão que a venda de 2 aviões, designados: aviões CASA 212, tendo resultado em prejuízo para a Empresa;

47. Verificou-se, também que 1994-1999 os TACV perderam 4 aviões que constituíram perda total na sequência da venda dos 2 aviões CASA e dos 2 acidentes de aviões, sendo 1 na ilha de Santo Antão e outro no aeroporto da Praia;

48. No final da década de 90 verificou-se uma decisão do governo de então que impediu um plano de expansão dos TACV que tinha como objetivo o mercado da África Ocidental como se pode comprovar dos depoimentos do Dr. Alfredo de Carvalho, do Dr. Gualberto do Rosário e do Dr. Arnaldo Silva;

49. Verificou-se, também, em 2001 uma carta dos trabalhadores dirigida ao 1º Ministro de então, José Maria Neves, o relato da situação calamitosa em que encontrava os TACV;

50. Verificou-se que na década de 90 não havia um plano de recuperação e manutenção das infraestruturas aeroportuárias como podemos constatar no relatório de Contas de 1999: “Danos sistematicamente causados aos aviões pelo mau estado de manutenção das pistas tem ocasionado o incremento dos custos de manutenção e, desta forma, prejudicado profundamente o desempenho económico da companhia”;

51. Verificou-se também que no ano 2000 a situação da Empresa TACV, conforme consta DO RELATÓRIO DE CONTAS “(...) A companhia experimentou muitas dificuldades de tesouraria que a impediram de cumprir vários compromissos com os seus fornecedores e a ver suspensas as condições de créditos acordadas, em certos casos de importância vital para a sua atividade”;

52. Conclui-se também que no ano 2000 verificou-se também uma injeção do Estado na companhia no valor de 605 mil contos para evitar a descapitalização da companhia conforme consta do Relatório e contas desse mesmo ano;

53. Verificou-se também no Relatório de Contas que a partir de 2001 o contexto externo, marcado pelos acontecimentos de 11 de setembro na viação civil, do escalar do preço de petróleo a nível internacional, e da guerra do golfo afetaram e muito o desempenho da companhia TACV;

54. Não se verificou nenhuma prova documental de interesse de operadores internacionais na privatização dos TACV;

55. Não se verificou nenhuma prova documental de ilegalidade nas nomeações dos órgãos sociais dos TACV, no processo de contratação da Sterling Merchant e na operação Sale and lease back em finais de 2014 – 2015.

As conclusões da CPI constantes dos números 3 a 7, 9, 11, 16 a 19 e 45 a 55 foram aprovadas por consenso dos membros da CPI. Os restantes pontos foram aprovados pela CPI com votos a favor dos deputados presentes do Grupo Parlamentar do MpD e votos contra dos deputados presentes do Grupo Parlamentar do PAICV.

X-RESULTADOS DA VOTAÇÃO

O presente relatório foi analisado, debatido e votado pela CPI, tendo sido aprovado com os votos a favor dos Senhores Deputados Emanuel Alberto Duarte Barbosa, Adilson Silva Fernandes, Carlos Alberto Gonçalves Lopes, Francisco Marcelino Lopes Correia e Milton Nascimento de Sena Paiva, todos do Grupo Parlamentar do MpD e com votos abstenção dos Senhores Deputados José Maria Gomes da Veiga, Walter Emanuel da Silva Évora e Clóvis Isildo Barbosa da Lomba da Silva, do Grupo Parlamentar do PAICV.

XI- DECLARAÇÕES DE VOTO

Declaração de Voto dos Deputados do MPD

Exmo. Sr. Presidente, da CPI,

Srs. Secretários,

Caros colegas

Chegamos ao fim de uma longa e árdua maratona de audições, investigação e fiscalização sobre a gestão dos TACV. Talvez, a CPI com o âmbito mais longo e um dos objetos mais controversos da história do Parlamento cabo-verdiano e da gestão de empresas públicas em Cabo Verde.

As questões suscitadas são muitas e as conclusões a tirar também. Ao longo das dezenas de conclusões aprovadas pela CPI no relatório, destacamos aqui algumas:

Na década de 90 a situação económica e financeira da companhia era estável, com resultados líquidos a manterem-se perto de uma situação de equilíbrio, tendo conhecido nesta década ganhos extraordinários;



As contas demonstram que foi um momento áureo na história da TACV onde se procedeu a uma expansão devidamente planeada e com elementos de sustentabilidade tanto da sua frota, com aquisição de aparelhos mais adequados ao seu negócio, nomeadamente os ATR's e o seu primeiro aparelho de longo curso, o Boeing 757, bem como das rotas, contemplando as regionais e as intercontinentais;

Os sucessivos governos e administrações por estes nomeados no período de 2001 a 2015, mais concretamente a partir de 2008, conduziram a TACV para uma situação financeira precária e prolongada da empresa com influência direta nas dificuldades de tesouraria, colocando a companhia sob constante ameaça de insolvência e com sérias dificuldades em cumprir com importantes obrigações em tempo útil, não só junto dos seus fornecedores e credores, mas também perante os seus trabalhadores;

Perante a crescente degradação da situação financeira e económica da empresa os governos do período 2001 a 2015 não tiveram uma intervenção energética, consistente, estruturante e rigorosa baseada num plano estratégico para a salvação da empresa e seu reposicionamento no mercado;

Perante os sinais de alarme numa primeira fase e evidências da necessidade de uma intervenção por parte do dono da empresa numa segunda fase, este limitou-se a mandar fazer estudos que nunca foram aproveitados, trocar conselhos de administração e avaliar empréstimos junto da banca a fim de permitir disponibilidade de mais recursos financeiros para a empresa fazer face aos pagamentos urgentes;

Por conseguinte, a responsabilidade política e outras pelo estado a que a TACV chegou é dos sucessivos governos deste período, concretamente do Primeiro-Ministro e dos ministros do sector dos transportes e do das finanças que quer por omissão, isto é, pela passividade, e quer activamente na definição de estratégias políticas que redundaram em fracasso;

Igualmente, têm responsabilidades na escolha dos sucessivos administradores cujos perfil e competência técnica não se revelaram os mais adequados para um sector que requer bastante especialidade;

Ademais, apoiou as estratégias gizadas pelos vários conselhos de administração que se revelaram erradas com enormes prejuízos para a TACV;

Os vários conselhos de administração, também, implementaram atos de gestão de eficácia à partida duvidosos e outros até danosos;

Dos documentos analisados pela Comissão Parlamentar de Inquérito, bem como dos depoimentos prestados por diversos inquiridos, ficou provada, de forma cabal, a ingerência dos sucessivos governos do período de 2001 a 2015 nas decisões de gestão da TACV, algumas das vezes com a oposição ou desconforto da própria administração da transportadora aérea nacional o que acarretou graves prejuízos para a empresa.

É também reveladora da ingerência dos Governos do período de 2001 a 2015, a forma como estes fizeram as nomeações para os vários Conselhos de Administração que passaram pela TACV, no qual utilizaram a empresa para fazer nomeações de cariz partidária, dando guarida a militantes e simpatizantes do partido.

Ficou provado o desperdício de recursos, nomeadamente o desaproveitamento de estudos e consultoria, que custaram ao erário um valor superior a 700 mil contos, visando a reestruturação financeira, tendo por base a obtenção da sustentabilidade económica da empresa, que depois de apresentados à empresa e ao seu acionista não foram aplicados, seguidos ou sequer valorizados.

Outra das causas que conduziu a TACV à situação em que se encontra foi a sucessão de atos de má gestão por parte das diferentes administrações nomeadas pelos Governos do período de 2001 a 2015, resultando na tomada de decisões ao longo dos anos que agravaram os custos operacionais sem que se tivesse o cuidado de ponderar se havia proveitos para os suportar.

Além da má gestão da companhia aérea nacional também ficou evidente que existem personalidades que assumiram posições na estrutura acionista e de administração e que adotaram relevantes decisões políticas e de gestão que contribuíram para o atual estado da TACV e que devem, pois, ser responsabilizadas pelo facto de não ter sido acautelado o interesse do país e do erário.

O Programa de Mudança de Frota conduzido pela Administração liderada pelo Dr. António Neves, contemplava a devolução B757-200 "B.Leza". No entanto, esta devolução realizou-se sem o cumprimento das cláusulas contratuais, sem uma correta planificação.

Na sequência deste processo o Estado de Cabo Verde assume um contrato de leasing de dois aparelhos, um Boeing 767 e um Airbus A320, para depois romper e avançar para um novo contrato de leasing de dois Boeings 737.

O rompimento do contrato acima referido deve-se ao facto de se ter detectado durante a inspeção realizada pelos técnicos e pilotos da TACV problemas graves com os dois aparelhos. Esta inspeção se dá depois da assinatura do contrato referente ao qual a TACV tinha já pago um depósito de 30 mil contos.

Acrescenta-se ainda que para os dois Boeings 737-800 não havia nem um plano comercial que os pudessem sustentar e nem um plano de certificação dos mesmos;

A TACV foi obrigada pela ILFC, a companhia locadora, a assinar um contrato que lhe era lesivo apenas para evitar que ficasse sem toda a sua frota e tivesse de pagar todas as rendas vencidas e vincendas até ao fim dos contratos;

Na base da renúncia deste contrato a TACV teve de pagar 2 milhões de dólares de penalização;

Houve uma política desastrosa da frota, com prejuízos astronómicos para a companhia.

O arresto do Boeing 737-800 em Amsterdam-Holanda se deu devido ao incumprimento reiterado da companhia à empresa locadora;

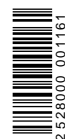
O processo da contratação da Sterling Merchant Finance Ltd suscitou muitas dúvidas junto do financiador, o Banco Mundial, que em presença de outras empresas de renome internacional na gestão de companhias aéreas, como a Air France Consulting e a Lufthansa Consulting, estranhou e contestou a escolha de uma empresa que não possuía nenhum know-how no sector. Por esta razão, o Banco Mundial levou dois anos para conceder o seu "no objection" para a contratação da Sterling;

Ficou provado que as preocupações do Banco Mundial faziam sentido uma vez que:

- a. A Sterling não conseguiu reestruturar a empresa para a sua privatização como era suposto;
- b. Instalou na empresa um clima laboral conflituoso, tendo, por exemplo, durante a sua gestão despedido;
- c. O contrato de 12 meses não viria a chegar ao fim, pois, o governo rompeu com o mesmo, tendo recusado a pagar a última prestação de 190 mil dólares com o fundamento de que o mandato da Sterling não foi positivamente avaliado, pois esta estava em situação de incumprimento.
- d. A Sterling Merchant requereu ao International Center For Dispute (ICDR) que o conflito fosse submetido a uma decisão arbitral, de acordo com as regras da UNCITRAL, e foi designado o árbitro único que apreciou o mérito da causa e condenou, a 27 de novembro de 2015, o Estado de Cabo Verde a pagar à Sterling Merchant o montante de cento e noventa mil dólares (18 mil contos). A este montante foram acrescidos juros de 8% ao ano sobre o valor, desde 9 de janeiro de 2009 até o integral pagamento, sete mil seiscentos e dezasseis dólares (USD 7.616) mais trezentos e setenta e cinco euros (375), como custos de arbitragem e, ainda juros de 8% ao ano sob estes dois valores e, por fim, custas e honorários dos advogados da demandante;
- e. Portanto, a última tranche que deveria ter custado 190 mil dólares (18 mil contos) custou, efetivamente, mais do dobro, isto é, 410 mil dólares (40 mil contos);

Do inquérito realizado, observa-se um conjunto de atos que configuram gestão danosa na empresa, nomeadamente:

- a. Despedimento ilícito de 168 trabalhadores e que resultou no pagamento de indemnização por não reintegração dos mesmos num montante superior a 50 milhões ECV;
- b. Bloqueio por parte do Governo, no que concerne à alternativa substituição do B767 e A320 (acima referidos) por um B757 e 737, respetivamente.
- c. Cerca de 700 milhões de CVE pagos em estudos para a reestruturação e privatização da TACV, sem sucesso.



Para a história fica este trabalho de recolha, investigação e inquérito para que cada cabo-verdiano, seja ele cidadão, investigador ou decisor político, tire também as suas conclusões.

Por todas estas razões esteve bem este Governo da IX Legislatura a tomar a difícil e corajosa decisão de reestruturar, finalmente, os TACV em 2016, pondo fim ao antigo modelo e empresa e adoptando uma nova estratégia, o modelo “hub” com base no Sal, e separação das doméstica e internacional.

Esteve bem também o GPMPD ao pedir a constituição desta CPI a fim de facilitar e garantir o esclarecimento de todos os cabo-verdianos.

Apoiamos vivamente esta nova visão para o sector dos transportes aéreos em Cabo Verde e auguramos sucessos.

Uma palavra final para agradecer aos três Deputados do PAICV que resistiram até ao final desta maratona de hoje e todos os técnicos da AN que nos apoiaram nesta histórica missão.

Praia, aos 15 de Maio de 2015

Muito obrigado

Declaração de Voto dos Deputados do PAICV

Chegado ao fim deste longo processo de auscultação de inúmeras entidades relacionadas com a gestão dos TACV desde 1975 até 2017, e de uma exaustiva análise documental, de contas, estudos e um manancial de informações recolhidas durante várias diligências ao longo desta CPI, o PAICV, por respeito às entidades ouvidas e participação abnegada de técnicos e Deputados, e, com sentido de responsabilidade, votou abstenção na votação final do relatório da CPI dos TACV, não obstante a clarificação proporcionada por esta CPI e fundamenta o seu voto com os pontos seguintes:

1. Este documento definitivamente, não traz as respostas colocadas pela sociedade cabo-verdiana, que tem a ver com a saída dos TACV do mercado doméstico, do negócio com a Binter e Icelandair, com a mudança das operações para a Ilha do Sal e com o despedimento de um grande número de trabalhadores, dificultando e encarecendo a ligação entre as ilhas e com a diáspora e desestruturando a vida das famílias, principalmente dos trabalhadores diretos dos TACV;

2. Este relatório não traduz fielmente as declarações prestadas pelas diversas personalidades ouvidas, e muito menos a análise dos documentos recebidos durante as diligências;

3. O relatório exclui deliberadamente informações relacionadas com a venda dos aviões CASA, que geraram prejuízos de cerca de 4 milhões e meio de dólares à companhia, evidenciando gestão danosa neste negócio;

4. É negligenciado igualmente neste relatório, o facto de não se ter verificado qualquer iniciativa do Governo do MPD na Década de 90, na responsabilização dos gestores dos TACV pela perda absoluta desses 2 ativos importantes (2 aviões) que tinham sido oferta por parte do governo Espanhol;

5. O relatório ignora o facto de não se ter verificado a reposição dos respetivos valores perdidos por parte dos gestores desta época, que se configura uma atitude cúmplice do Governo de então na delapidação do erário público;

6. O relatório exclui factos que evidenciam gestão danosa e fuga ao fisco ocorrida nos anos 90, quando a direção dos TACV não transferia os impostos complementar profissional e imposto de selo derivados de retenção na fonte, tendo a empresa sido coimada por valor de 2000 contos conforme os documentos recolhidos;

7. É deliberadamente ignorada pelos Deputados do MPD nesta CPI, a mudança de leasing na aquisição dos aviões, como sendo uma opção desastrosa que depois de vários anos estes ativos continuaram e não pertencer a TACV no final da década de 90;

8. O relatório ignora os factos graves verificados entre 1994-1999 nos TACV, com perdas de vidas humanas e prejuízos enormes para os TACV e para as famílias, resultante da perda de 4 aviões na sequência da venda dos 2 aviões CASA e dos 2 acidentes com aviões, sendo um na Ilha de Santo Antão e outro no aeroporto da Praia;

9. É ainda recusado pelos Deputados do MPD nesta CPI, a inclusão no relatório, da interferência direta do governo de então na Gestão dos TACV, que inviabilizou um plano de expansão da companhia, que tinha como objetivo o mercado da África Ocidental, como se pode comprovar nos depoimentos do Dr. Alfredo de Carvalho, do Dr. Gualberto do Rosário e do Dr. Arnaldo Silva;

10. Há uma tentativa clara dos Deputados do MPD nesta CPI, de branquear neste relatório, a instabilidade Política vivida nos finais da década de 90, que contribuíram negativamente para a gestão dos TACV, e é de realçar o mau relacionamento entre o PCA dos TACV – Dr. Alfredo de Carvalho e o Ministro Gualberto do Rosário, que levou ao pedido de demissão do PCA. Importa ainda realçar que, na audição ao ex-membro do Conselho de Administração dos TACV, Dr. Arnaldo Silva, no dia 05-12-17, ele relatou-nos esse mau ambiente e o pedido de demissão por causa disso e por causa da interferência do Ministro nos negócios dos TACV;

11. Neste relatório, os Deputados do MPD tentam ilibar a responsabilidade dos dirigentes da década de 90 pela situação política Interna do país, que afetou negativamente o desempenho económico e financeiro da TACV conforme consta do Relatório de Contas dos TACV do ano 2000 que diz o seguinte: “ Em decorrência do ambiente externo adverso que vem afetando a aviação comercial em todo o Mundo desde 1999 e da situação de Instabilidade Interna vivida no ano 2000, este exercício entra para a história da companhia como o pior da última década, registando o maior prejuízo de sempre (741 mil contos) na sua atividade principal”;

12. Esta CPI reuniu provas de que a TACV sempre laborou em vermelho, entretanto, os Deputados do MPD nesta CPI, recusam a inclusão destes dados no relatório. Prova disto, é o relatório de contas de 1999 que diz o seguinte: “ da consequência dos problemas operacionais transitados do exercício de 1998, e ainda dos ocorridos no decurso deste ano económico, a companhia experimentou algumas insuficiências de liquidez, cuja solução foi possível graças a alienação de parte das ações detidas na SITA Equant, em operações de venda pública, organizadas pela SITA Foundation, para além do recurso a melhores condições de crédito negociadas com alguns fornecedores de maior peso no seu sistema de aprovisionamento”;

13. Verificou-se que na década de 90 não havia um plano de recuperação e manutenção das infraestruturas aeroportuárias, conforme pudemos constatar no relatório de Contas de 1999: “Danos sistematicamente causados aos aviões pelo mau estado de manutenção das pistas tem ocasionado o incremento dos custos de manutenção e, desta forma, prejudicado profundamente o desempenho económico da companhia”, entretanto, este facto é deliberadamente ignorado neste relatório;

14. Verificou-se também que no ano 2000 a situação da Empresa TACV já era de agonia financeira, conforme consta do relatório de contas desse mesmo ano que nos diz o Seguinte: “(...) A companhia experimentou muitas dificuldades de tesouraria que a impediu de cumprir vários compromissos com os seus fornecedores e a ver suspensas; as condições de créditos acordadas, em certos casos de importância vital para a sua atividade”, entretanto, este facto é ignorado no relatório final desta CPI;

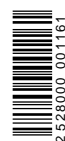
15. O relatório ignora igualmente o facto de quase a totalidade do capital social da empresa (um milhão de contos) ter sido consumido durante a década de 90, passando deste valor para pouco mais de 100 mil contos em 2001, com graves consequências para a saúde financeira e a credibilidade da companhia;

16. Há uma tentativa deliberada por parte dos Deputados do MPD nesta CPI de branquear a situação económica da companhia no final da década de 90;

17. É ignorado neste relatório os factos que comprovam que a companhia se degradou progressivamente ao longo da década de 90, ao ponto de o Governo se ter lançado numa tentativa desesperada de privatização da mesma, mas sem sucesso, por não ter sido manifestado qualquer interesse dos parceiros e por se ter forçado a sua privatização fora de um quadro legal apropriado, tentativa essa travada pelo Presidente de então, o Dr. António Mascarenhas Monteiro;

18. Por força da maioria do MPD na CPI, há uma tentativa deliberada de falsear a realidade da companhia e camuflar o facto dos TACV ter chegado ao ano 2000 em falência técnica, em franca desvalorização e num processo acelerado de perda de credibilidade junto dos parceiros internacionais;

19. Há uma tentativa dos Deputados do MPD nesta CPI, em desviar intencionalmente dos seus propósitos de análise documental e factual, por mera estratégia política, interpretando e assumindo que a intervenção dos sucessivos governos e administrações por estes nomeados no período de 2001 a 2015, visando a reestruturação da companhia e a sua privatização, como sendo interferência político-partidária, com o único intuito de encontrar um bode expiatório e ilibar o MPD da origem dos problemas crónicos dos TACV;



2528000 001161

20. Por força da maioria, é completamente ignorado neste relatório, os esforços dos sucessivos governos, no sentido de dotar a companhia de um plano estratégico para a salvação da empresa e seu reposicionamento no mercado, através de estudos que orientam decisões acertadas, que impulsionou a separação dos negócios como o Handling e apontavam para a separação do negócio da manutenção;

21. O relatório ignora igualmente nas suas conclusões, a dimensão estratégica dos TACV e a imperiosa necessidade de ligação de um país territorialmente descontinuado em ilhas e com uma imensa diáspora;

22. Os Deputados do MPD nesta CPI, de uma forma politicamente tendenciosa, tentaram orientar a conclusão do relatório no que tange aos resultados negativos das operações, para decisões que configuram gestão danosa e má utilização de recursos públicos, ignorando a responsabilidade do Estado em manter a companhia a operar, mesmo que com resultados negativos, como um preceito constitucional de garantia de soberania do país, que não possuía outras alternativas aéreas de ligações entre ilhas e com as nossas principais comunidades na diáspora;

23. As diligências da CPI não constatarem quaisquer ilegalidades nas nomeações dos órgãos sociais dos TACV, no processo de contratação da Sterling Merchant e na operação Sale and lease back em finais de 2014 – 2015, e também não conseguiram qualquer prova documental que evidencie ilegalidade nestes atos, entretanto, há uma tentativa deliberada dos membros do MPD nesta CPI, numa análise política e não factual, em considerar todo esse processo como sendo ilegal e anormal;

24. O relatório ignora também o facto de todo o processo de liquidação dos TACV, a saída do mercado doméstico, as negociações com a Icelandair na gestão dos TACV no mercado internacional ter sido feito num quadro de secretismo e absoluta anormalidade, não salvaguardando o interesse nacional e resultando numa destruição de ativos e desmantelamento de uma empresa estratégica nacional com mais de 40 anos de experiência;

25. Esta CPI, revelou-se única e exclusivamente como uma arma política do MPD numa tentativa de desviar a atenção dos negócios obscuros que envolveram a saída dos TACV do mercado doméstico, a desestabilização do sector de transporte inter-ilhas e a incerteza sobre as ligações regionais e internacionais;

26. O relatório produzido mostra uma tentativa deliberada do MPD em fugir das suas responsabilidades na Gestão da companhia e branqueando a falta de solução, a inexistência de política e de estratégia para um sector tão importante como é o sector da aviação civil;

27. Os Deputados do MPD nesta CPI impediram a todo o custo, toda e qualquer incursão durante as diligências que procurassem descortinar o enredo da saída dos TACV do mercado doméstico, o negócio com a Binter e com a Icelandair;

28. Os Deputados do MPD nesta CPI, por força da maioria, não permitiram que fossem investigadas quaisquer questões relacionadas com as decisões do governo em relação a entrada da Binter.

Os propósitos que nortearam a criação desta CPI, que na perspetiva do MPD deveria culpabilizar o PAICV e os seus governos e administradores na questão dos TACV, revelaram-se inúteis, pois, por um lado, os dados recolhidos indicam que a origem dos problemas dos TACV estão relacionados com a Gestão dos TACV na década de 90, e, por outro lado, o relatório é omissivo em relação às principais preocupações e questionamentos da sociedade cabo-verdiana e da classe política nacional, que tem a ver com o desmantelamento dos TACV e a destruição de um importante ativo estratégico nacional.

XII- ANEXOS

1. Requerimento do Grupo Parlamentar do MPD de Constituição de uma Comissão Parlamentar de Inquérito sobre os atos de gestão dos TACV;

2. Resolução nº48/IX/2017, de 11 de julho que determina a constituição de uma Comissão Parlamentar de Inquérito para averiguar os atos de gestão dos TACV - Cabo Verde Airlines, o funcionamento dos órgãos sociais e a aprovação das decisões de gestão”;

3. Convocatória da tomada de posse dos membros da CPI;

4. Regulamento Interno;

5. Lista de Personalidades ouvidas na CPI;

6. Documentos solicitados;

7. Declaração de retificação da composição da Comissão Parlamentar de Inquérito;

8. Resolução nº 78/IX/2018, de 12 de março que altera a Resolução nº48/IX/2017, de 11 de julho;

9. Resolução nº 65/IX/2018, de 15 de fevereiro: “prorroga por um período de 90 (noventa) dias, o prazo concedido à Comissão Parlamentar de Inquérito sobre os TACV”;

10. Termo de Posse dos membros da CPI-TACV, nos termos do nº 2 do artigo 10º da Lei nº 110/V/99, de 13 de setembro, revista pela Lei nº 5/VI/2001, de 17 de dezembro.

Assembleia Nacional, 15 de maio de 2018. – O Presidente da CPI,
Emanuel Alberto Duarte Barbosa

PARTE C

CHEFIA DO GOVERNO

Direção dos Recursos Humanos e Assuntos Gerais

Comunicação nº 31/2018

Comunica-se, para os devidos efeitos que, João Henrique Freitas Santos Oliveira Barros, técnico, nível I, do quadro de pessoal da Biblioteca do Governo, que se encontrava em regime de requisição no Instituto Cabo-verdiano de Crianças e Adolescente, retoma a efetividade do quadro de origem, colocado na Biblioteca Nacional de Cabo Verde, por término da requisição partir de 1 de junho.

Direção dos Recursos Humanos e Assuntos Gerais da Chefia do Governo, na Praia, aos 18 de maio de 2018. – A Diretora, *Ana Maria dos Santos Monteiro*.

MINISTÉRIO DAS FINANÇAS

Direcção-Geral do Planeamento, Orçamento e Gestão

Extrato de despacho nº 768/2018 – Do Diretor Geral do Planeamento, Orçamento e Gestão, no uso da competência delegada, ao abrigo do despacho nº 13/2017, de S. Exª o Vice-Primeiro Ministro e Ministro das Finanças:

De 25 de maio de 2018:

No quadro da regularização da situação laboral dos funcionários da Direcção Nacional de Receitas do Estado, são promovidos os funcionários constantes da lista nominal abaixo, ao abrigo dos artigos 12º, 29º e 38º ambos do Decreto-lei nº 73/95, de 21 de novembro, repristinados



pelo Decreto-Lei n.º 56/2017 de 6 de dezembro, conjugado com os n.ºs 1 e 2 do artigo 49.º do Decreto-Lei n.º 59/2014, de 4 de novembro, por exercerem cargo dirigente:

Nome	Ref/Escalão	Mudança para
Daniel Mendes Ascensão Silva	Inspetor Tributário - 14/B	Inspetor Tributário Superior - 15/A
Beatriz Elizabete Ramos de Sousa E Lopes	Verificador Aduaneiro - 8/F	Reverificador Aduaneiro - 11/A
Laurinda Eunice Vaz Almada Monteiro	Inspetor Aduaneiro - 14/B	Inspetor Aduaneiro Superior - 15/A
Victor Manuel Querido Varela	Inspetor Aduaneiro Superior - 15/D	Inspetor Aduaneiro Principal - 16/B
Octávio Maria Costa Alves	Inspetor Aduaneiro - 14/B	Inspetor Aduaneiro Superior - 15/A
José Lourenço do Rosário Lopes	Técnico Adjunto de Verificador Tributário - 9/F	Técnico Verificador Tributário de Segunda - 11/A
Gabriel Silva Gonçalves	Inspetor Tributário Superior - 15/E	Inspetor Tributário Principal - 16/C
Carla Ivone Melício Soares de Sousa	Inspetor Tributário - 14/D	Inspetor Tributário Superior - 15/B
Alberto Mendes Borges	Técnico adjunto de Verificador Tributário - 9/G	Técnico Verificador Tributário de Segunda - 11/B

A despesa tem cabimento na rubrica “pessoal do quadro” no Orçamento de Funcionamento da Direcção Nacional de Receitas do Estado para 2018.

Extrato de despacho n.º 769/2018 – Do Diretor Geral do Planeamento, Orçamento e Gestão, no uso da competência delegada, ao abrigo do despacho n.º 13/2017, de S. Ex.ª o Vice-Primeiro Ministro e Ministro das Finanças:

De 25 de maio de 2018:

Ao abrigo do artigo 12.º do Decreto-lei 73/95, de 21 de novembro, conjugado com os artigos 21.º e 22.º do Decreto-lei 86/92, de 16 de Julho, progridem os funcionários do quadro da Direcção Nacional de Receitas do Estado, do Ministério das Finanças, conforme lista abaixo:

Direcção Nacional de Receitas do Estado - DNRE				
Nome do Funcionário	Situação laboral	Direção	Ref/Escalão	Ref/Escalão pós progressão
Ana Paula Spencer Rodrigues	Quadro	Direção Geral das Contribuições de Impostos	Secretário de Finanças - 8/B	8/D
Alexandrina Silva Fortes Abade Barros	Quadro	Direção Geral das Contribuições de Impostos	Técnico Tributário Auxiliar Principal - 9/C	9/E
Daniel dos Santos Lobo	Quadro	Direção Geral das Alfandegas	Inspetor Aduaneiro Principal 16/C	16/D

A despesa tem cabimento na rubrica “Pessoal do quadro” no Orçamento de Funcionamento da Direcção Nacional de Receitas do Estado/2017.

Direcção Geral do Planeamento, Orçamento e Gestão do Ministério das Finanças, Praia aos 25 de maio de 2018. – O Diretor Geral, *Carlos Rocha de Oliveira*.

MINISTÉRIO DA DEFESA

Gabinete do Ministro

Despacho n.º 04/2018

Nos termos do disposto no número 1 dos Art.º 59 e 116 do Código da Contratação Pública (Lei n.º 88/VIII 2015 de 14 de abril), conjugado com o artigo 42.º do Decreto-lei n.º 1/2009 que regula as Aquisições Públicas, o Ministro da Defesa determina o seguinte:

1. É delegada no Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas a competência para assinatura do contrato de aquisição de material de fardamento (lote 1) com a CHINA XINXING IMPORT AND EXPORT CO., LTD; e
2. A competência delegada no número anterior não pode ser subdelegada.

Cumpra-se.

Gabinete do Ministro da Defesa, na Praia, aos 22 de maio de 2018.
– O Ministro, *Luís Filipe Lopes Tavares*.

Despacho n.º 05/2018

Nos termos do disposto no número 1 dos Art.º 59 e 116 do Código da Contratação Pública (Lei n.º 88/VIII 2015 de 14 de abril), conjugado com o artigo 42.º do Decreto-lei n.º 1/2009 que regula as Aquisições Públicas, o Ministro da Defesa determina o seguinte:

1. É delegada no Chefe do Estado-Maior das Forças Armadas a competência para assinatura do contrato de aquisição de material de fardamento (lote 2) com a CHINA XINXING IMPORT AND EXPORT CO., LTD; e
2. A competência delegada no número anterior não pode ser subdelegada.

Cumpra-se.

Gabinete do Ministro da Defesa, na Praia, aos 22 de maio de 2018.
– O Ministro, *Luís Filipe Lopes Tavares*.

—oço—

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E TRABALHO

Direcção-Geral do Planeamento, Orçamento e Gestão

Retificação n.º 65/2018

Por ter sido publicado de forma inexata, no *Boletim Oficial* n.º 32, II Série, de 18 de maio de 2018, o extrato de despacho, de S. Ex.ª a Ministra da Justiça e Trabalho, de 6 de abril de 2018, novamente se publica na parte que interessa:

Onde se lê:

É dada por finda, a comissão ordinária de serviço, da Dra. Alexandra Sofia de Oliveira Neto Lopes da Silva de Lima, licenciada, em Direito, Pós-graduada, em Direito Bancário, no cargo de Diretora do Gabinete da Ministra da Justiça e Trabalho, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 8.º, do Decreto-Lei n.º 49/2014, de 10 de setembro, com efeitos, a partir do dia 9 de abril de 2018.

Deve-se ler:

É dada por finda, a seu pedido, a comissão ordinária de serviço, da Dra. Alexandra Sofia de Oliveira Neto Lopes da Silva de Lima, licenciada, em Direito, Pós-graduada, em Direito Bancário, no Cargo de Diretora do Gabinete da Ministra da Justiça e Trabalho, nos termos da alínea a) do n.º 1 do artigo 8.º, do Decreto-Lei n.º 49/2014, de 10 de setembro, com efeitos, a partir do dia 9 de abril de 2018.

Direcção do Serviço de Gestão dos Recursos Humanos, da Direcção Geral de Planeamento, Orçamento e Gestão, do Ministério da Justiça e Trabalho, na Praia, aos 24 de abril de 2018. – A Diretora de Serviço, *Maria Madalena Gomes N. Tavares*.



2528000 001161

Direção Nacional da Polícia Judiciária

Extrato de despacho nº 770/2018 – De S. Ex^a a Ministra da Justiça e Trabalho:

De 1 de março de 2018:

É nomeado em comissão de serviço, Euclides Manuel dos Reis Mascarenhas, Inspetor-Chefe, nível IV, licenciado em Gestão para exercer em comissão extraordinária de serviço, o cargo de Diretor do Centro de Formação da Polícia Judiciária, nos termos dos artigos 53.º do Decreto-Legislativo nº 1/2008, de 18 de agosto e 32.º do Decreto-Legislativo nº 1/2017, de 15 de maio que alterou o Estatuto do Pessoal da Polícia Judiciária, aprovado pelo Decreto-Legislativo nº 2/2008, de 18 de agosto.

Departamento dos Recursos Humanos Financeiro e Patrimonial da Polícia Judiciária, na Praia, ao 28 de maio de 2018. – A Directora de Gabinete, *Cláudia Sofia Abreu Martins*.

—o—

MINISTÉRIO DA ADMINISTRAÇÃO INTERNA

Direcção-Geral do Planeamento, Orçamento e Gestão

Extrato de despacho nº 771/2018 – De S. Ex^a o Ministro da Administração Interna:

De 3 de maio de 2018:

Ao abrigo do disposto no artigo 48.º, do Decreto-Lei nº 3/2010, de 8 de março, que Estabelece o Regime de Férias e Licenças dos Funcionários da Administração Pública, autorizo o regresso ao serviço de Domingas Cardoso Andrade, técnica nível I, do quadro da DGPOG/MAI, na situação de licença sem vencimento desde 6 de maio de 2016, com efeitos a partir da publicação no *Boletim Oficial*

Direção Geral do Planeamento, Orçamento e Gestão do Ministério da Administração Interna, na Praia, aos 7 de maio de 2018. – O Diretor Geral, *Francisco Brito*.

—o—

MINISTÉRIO DA SAÚDE E DA SEGURANÇA SOCIAL E MINISTÉRIO DA AGRICULTURA E AMBIENTE

Gabinete dos Ministros

Despacho conjunto nº 21/2018

O Ministério da Saúde e da Segurança Social do IX Governo Constitucional estabeleceu como prioridade a defesa do Serviço Nacional de Saúde (SNS) e, nesse âmbito, identificou a necessidade de combater as infeções associadas ao uso de antimicrobianos, as quais são responsáveis por custos avultados para o Estado e para a população.

A infeção adquirida, seja em internamento hospitalar ou em regime ambulatorio e o aumento da resistência antimicrobiana são problemas relacionados, cujo agravamento à escala mundial é deveras preocupante para os serviços de saúde, para os profissionais de saúde e para os cidadãos em geral, na perspetiva da preservação da segurança do doente e da saúde das populações.

A Organização Mundial de Saúde (OMS) aprovou um plano de ação global para enfrentar a resistência aos antimicrobianos. O plano define cinco objetivos que deverão ser perseguidos no combate à resistência aos antimicrobianos. O primeiro ponto destacado pela OMS é a necessidade de desenvolver o conhecimento e a compreensão sobre a resistência antimicrobiana. Depois, a organização defende o reforço da vigilância e da pesquisa sobre o assunto e a redução da incidência de infeções. Nos últimos dois eixos, a OMS estabelece que a comunidade internacional deverá otimizar o uso de medicamentos antimicrobianos e assegurar um investimento sustentável na luta contra a resistência a antibióticos.

Só o conhecimento, por parte das unidades de saúde, dos seus dados relativos a infeções associadas aos cuidados prestados, resistências bacterianas e consumo de antibióticos permite a definição e implementação de ações de melhoria, justificando-se assim a criação de mecanismos promotores do retorno regular de informação integrada, sobre estes dados, a cada uma das unidades hospitalares.

A implementação efetiva, nas instituições de saúde, seja ela humana ou animal, das medidas preconizadas como necessárias à promoção e viabilização de boas práticas na área do controlo de infeção e da gestão do risco/segurança do doente é condição indispensável para melhorar processos e resultados e deve ser incentivada através de mecanismos adequados.

Considerando as experiências internacionais para a contenção da resistência aos antimicrobianos, que mostram a possibilidade de reverter esta tendência, através da implementação de medidas adequadas, conclui-se pela necessidade urgente de, em Cabo Verde, se desenvolver e implementar um Plano Nacional de Luta Contra a Resistência Antimicrobiana (PNLCRAM).

Assim, determinamos:

1. A criação do grupo de trabalho interinstitucional, que integra a Direção Geral de Farmácia, a Direção Nacional de Saúde, o Instituto Nacional de Saúde Pública, a Direção Geral de Agricultura, a Direção Nacional do Ambiente, a Agência de Regulação e Supervisão dos Produtos Farmacêuticos e Alimentares e a representação da OMS em Cabo Verde, conforme o anexo I.

2. O grupo de trabalho referido no número anterior é coordenado pela Direção Geral de Farmácia.

3. Podem ser chamados a colaborar com o Grupo de Trabalho outros elementos, a título individual ou como representantes de serviços ou organismos do Ministério da Saúde e da Segurança Social, do Ministério da Agricultura e Ambiente ou de outras instituições.

4. O grupo de trabalho garante os mecanismos que permitam obter o PNLCRAM.

5. O grupo de trabalho deve facilitar a implementação do PNLCRAM e, com base na sua experiência, minimizando ou eliminando as ações que possam constituir barreiras ao processo de implementação.

6. O presente despacho entra em vigor imediatamente na data da sua publicação.

Gabinete do Ministro da Saúde e da Segurança Social e Ministro da Agricultura e Ambiente, na Praia, aos 6 de fevereiro de 2018. – Os Ministros, *Arlindo Nascimento do Rosário* e *Gilberto Correia Carvalho Silva*

Anexo I

Lista dos integrantes do Grupo Nacional de Trabalho (GNT)

Nome	Instituição
José Carlos Borges Carvalho	Direção Geral da Farmácia
Jorge Noel Barreto	Direção Nacional de Saúde
Sandra Monteiro Vasconcelos Lopes	Direção Nacional de Saúde
Júlio Monteiro Rodrigues	Instituto Nacional de Saúde Pública
Cálida Etezana Rodrigues da Veiga	Agência de Regulação e Supervisão dos Produtos Farmacêuticos e Alimentares
Eduarda Augusta Sá Nogueira	Direção Geral da Agricultura
Seliza Nancy Tavares da Veiga	Direção Geral da Agricultura
Mário F. Miranda Dantas Reis	Direção Nacional do Ambiente
Carolina Cardoso da Silva Leite Gomes	Representação da OMS em Cabo Verde

Os Ministros, *Arlindo Nascimento do Rosário* e *Gilberto Correia Carvalho Silva*



2528000 001161

PARTE D

CONSELHO SUPERIOR DA MAGISTRATURA JUDICIAL

Secretária

Extrato de deliberação nº 34/2018 – Do Conselho Superior da Magistratura Judicial

De 26 de abril de 2018

Ao abrigo do disposto na al. f) do artigo 29º, da Lei nº 90/2011, de 14 de fevereiro, conjugado com o artigo 50º do Decreto-Lei nº 33/2017, de 25 de julho, são transferidos com efeitos a partir de 1 de outubro, os oficiais de justiça conforme se indica:

Sílvia Delgado Costa, Escrivã de Direito, ora colocada no 1º Juízo Cível do Tribunal da Comarca de São Vicente, para a Secretaria Central do mesmo Tribunal;

Maria Conceição Ferreira, Escrivã de Direito, ora colocada no Juízo Crime do Tribunal da Comarca do Sal, a pedido, para o Tribunal da Relação de Barlavento;

Jose Henrique Almeida Tavares e Sousa, Escrivão de Direito, ora colocado no Juízo Crime do Tribunal da Comarca de São Filipe, a pedido, para a Secretaria Central do Tribunal da Comarca da Praia;

Evandro Luis Araújo Vaz, Escrivão de Direito, ora colocado no Tribunal da Comarca do Tarrafal, a pedido, para o 4º Juízo Crime do Tribunal da Comarca da Praia;

Francisco Soares Monteiro, Escrivão de Direito, ora colocado no Tribunal da Comarca da Brava, para o Juízo Crime do Tribunal da Comarca de São Filipe;

José Eduardo dos Santos, Escrivão de Direito, ora colocado no Juízo Crime do Tribunal da Comarca de Santa Cruz, a pedido, para o Tribunal da Comarca do Maio;

Nelson Pereira Cabral, Escrivão de Direito, ora colocado no Tribunal da Comarca do Maio, para o Juízo Cível do Tribunal da Comarca de Santa Catarina;

João Centeio Alves Teixeira, Escrivão de Direito, ora colocado no Tribunal de Santa Cruz, para o Supremo Tribunal de Justiça;

Maria Madalena Lopes Fortes Almeida, Escrivã de Direito, ora colocada no Juízo Cível do Tribunal da Comarca do Sal, para o Juízo Crime do mesmo Tribunal;

Filipe Andrade, Escrivão de Direito, ora colocado no Tribunal da Comarca dos Mosteiros, a pedido, para o Juízo Cível do Tribunal da Comarca de S. Filipe;

Igor Adelino Monteiro Ferreira, Ajudante de Escrivão, ora colocado no Tribunal da Comarca do Tarrafal, a pedido, para o Tribunal da Relação de Sotavento;

Maria Luísa Moreno de Pina Teixeira, Ajudante de Escrivão, ora colocada no 1º Juízo Crime do Tribunal da Comarca da Praia, a pedido, para o 3º Juízo Cível do mesmo Tribunal;

Adelina Silva Lopes, Ajudante de Escrivão, ora colocada no 3º Juízo Cível do Tribunal da Comarca Praia, a pedido, para o 1º Juízo Crime do mesmo Tribunal;

Alcinda Lima dos Anjos Fernandes, Ajudante de Escrivão, ora colocada no 2º Juízo Crime do Tribunal da Comarca da Praia, a pedido, para o 2º Juízo Cível do mesmo Tribunal;

Idalina Andrade Araújo, Ajudante de Escrivão, ora colocada no 2º Juízo Cível do Tribunal da Comarca da Praia, para o 2º Juízo Crime do mesmo Tribunal;

Alector Andrade Lima, Ajudante de Escrivão, ora colocado no Juízo Cível do Tribunal da Comarca de Santa Catarina, a pedido, para o 3º Juízo Crime do Tribunal da Comarca da Praia;

José Maria de Pina Araújo, Ajudante de Escrivão, ora colocado no Juízo Cível do Tribunal da Comarca de São Filipe, para o Juízo Crime do Tribunal da Comarca de Santa Catarina;

Está conforme.

Extrato de deliberação nº 35/2018 – Do Conselho Superior da Magistratura Judicial:

De 26 de abril de 2018:

Romina Maísa da Luz Fernandes Monteiro, Oficial de Diligências, ora colocada no Tribunal da Comarca de S. Domingos, transferida por conveniência de serviço ao abrigo do disposto nos artigos 44º e 50º do Decreto-Lei nº 33/2017, de 25 de julho, para desempenhar funções no 1º Juízo Crime do Tribunal da Comarca da Praia, com efeitos imediatos.

Está conforme.

Extrato de deliberação nº 36/2018 – Do Conselho Superior da Magistratura Judicial:

De 26 de abril de 2018:

No uso das competências conferidas pela al. f) do artigo 29º da Lei nº 90/VII/2011, de 14 de fevereiro, nos termos das disposições conjugadas dos artigos 2º nº 2 e 31º do Decreto-Lei nº 33/2017, de 25 de julho, que aprova o Estatuto do Pessoal Oficial de Justiça, são promovidos à categoria imediata os Oficiais de Justiça do Quadro das Secretarias Judiciais, habilitados com o curso de Secretário Judicial, Escrivão de Direito e Ajudante de Escrivão, como se indica infra, com efeitos a partir da publicação, devendo os mesmos apresentarem-se na nova comarca e/ou juízo, a 1 de outubro do corrente ano:

Secretário Judicial

José António Varela Gonçalves, Escrivão de Direito, nível II, do quadro das Secretarias Judiciais, colocado no Juízo Crime do Tribunal da Comarca de Santa Catarina, promovido à categoria de Secretário Judicial nível I, tendo sido reafectado às Secretarias do Ministério Público;

Nelson Jorge de Jesus Duarte, Escrivão de Direito, nível I, do quadro das Secretarias Judiciais, ora exercendo em comissão de serviço, as funções de Secretário do Tribunal da Comarca da Ribeira Grande, promovido à categoria de Secretário Judicial nível I, mantendo-se colocado no mesmo Tribunal;

João Alberto Almeida Borges, Escrivão de Direito, nível II, do quadro das Secretarias Judiciais, ora destacado no Tribunal Constitucional, promovido à categoria de Secretário Judicial nível I;

José Pedro Furtado Graça, Escrivão de Direito, nível II, do quadro das Secretarias Judiciais, ora exercendo em comissão de serviço, as funções de Secretário do Tribunal da Comarca da Praia, promovido à categoria de Secretário Judicial nível I, mantendo-se colocado no mesmo Tribunal;

Antónia Spencer Andrade Santos, Escrivão de Direito, nível II, do quadro das Secretarias Judiciais, ora exercendo em comissão de serviço, as funções de Secretária do Tribunal da Relação de Barlavento, promovida à categoria de Secretária Judicial nível I, mantendo-se colocada no mesmo Tribunal;

Adélia Almeida Correia, Escrivão de Direito, nível II, do quadro das Secretarias Judiciais, ora colocada no Juízo de Trabalho do Tribunal da Comarca da Praia, promovida à categoria de Secretária Judicial nível I, mantendo-se colocada no mesmo juízo e Tribunal;

Raquel Margarida Monteiro, Escrivão de Direito, nível II, do quadro das Secretarias Judiciais, ora colocada no Tribunal da Relação de Barlavento, promovida à categoria de Secretária Judicial nível I, ficando colocada no Tribunal da Comarca de São Vicente;

Rosa Maria Gomes Tavares, Escrivão de Direito, nível II, do quadro das Secretarias Judiciais, ora colocada no 2º Juízo Cível do Tribunal da Comarca da Praia, promovida à categoria de Secretária Judicial nível I, ficando colocada no Tribunal da Comarca de São Domingos;



Salete Moreno Alves Mendes, Escrivão de Direito, nível II, do quadro das Secretarias Judiciais, ora colocada no 1º Juízo Cível do Tribunal da Comarca da Praia, promovida à categoria de Secretária Judicial nível I, ficando colocada no Tribunal da Comarca de Santa Cruz;

Magda Maria Furtado Tavares, Escrivão de Direito, nível II, do quadro das Secretarias Judiciais, ora colocada no Supremo Tribunal de Justiça, promovida à categoria de Secretária Judicial nível I, ficando colocada no Tribunal da Comarca do Tarrafal;

Leila Cristina Lopes Santos Cabral, Escrivão de Direito, nível II, do quadro das Secretarias Judiciais, ora exercendo em regime de substituição, as funções de Secretária do Tribunal da Comarca de São Domingos, promovida à categoria de Secretária Judicial nível I, ficando colocada no Tribunal da Comarca do Sal;

Manuel da Silva Dias, Escrivão de Direito, nível II, do quadro das Secretarias Judiciais, colocado na Secretaria Central do Tribunal da Comarca da Praia, promovido à categoria de Secretário Judicial nível I, tendo sido reafectado as Secretarias do Ministério Público;

José Delgado Vaz, Escrivão de Direito, nível II, do quadro das Secretarias Judiciais, ora exercendo em comissão de serviço, as funções de Secretário do Supremo Tribunal de Justiça, promovido à categoria de Secretário Judicial nível I, mantendo-se colocado do mesmo Tribunal;

Arlindo Rodrigues Moreira, Escrivão de Direito, nível II, do quadro das Secretarias Judiciais, colocado na Secretaria Central do Tribunal da Comarca da Praia, promovido à categoria de Secretário Judicial nível I, tendo sido reafectado as Secretarias do Ministério Público;

Arlindo Lopes Tavares, Escrivão de Direito, nível II, do quadro das Secretarias Judiciais, ora exercendo em comissão de serviço, as funções de Secretário do Tribunal da Comarca de Santa Catarina, promovido à categoria de Secretário Judicial nível I, mantendo-se colocado no mesmo Tribunal;

José Manuel Cardoso Barreto Semedo, Escrivão de Direito, nível II, do quadro das Secretarias Judiciais, colocado no 4º Juízo Crime do Tribunal da Comarca da Praia, promovido à categoria de Secretário Judicial nível I, ficando colocado no Tribunal da Comarca de São Filipe;

Severino Lopes Cabral, Escrivão de Direito, nível II, do quadro das Secretarias Judiciais, colocado no 3º Juízo Cível do Tribunal da Comarca da Praia, promovido à categoria de Secretário Judicial nível I, ficando colocado no Tribunal da Comarca da Boa Vista;

Escrivão de Direito

Arlete Santos Fortes, Ajudante de Escrivão, nível II, ora colocada no 1º Juízo Cível do Tribunal da Comarca de São Vicente, promovida à categoria de Escrivão de Direito, mantendo-se colocada no mesmo juízo e Tribunal;

Carlos Alberto de Deus Teixeira Rodrigues Gomes, Ajudante de Escrivão, nível II, ora colocado no Tribunal dos Mosteiros, promovido à categoria de Escrivão de Direito, ficando colocado no Tribunal da Comarca dos Mosteiros, para em comissão de serviço, exercer as funções de Secretário Judicial;

João de Deus Correia Rodrigues, Ajudante de Escrivão, nível II, ora em comissão de serviço nos RNI, promovido à categoria de Escrivão de Direito, tendo sido reafectado as Secretarias do Ministério Público;

Paulino Rodrigues Silva, Ajudante de Escrivão, nível II, ora colocado no 4º Juízo Cível do Tribunal da Comarca da Praia, promovido à categoria de Escrivão de Direito, ficando colocado no 2º Juízo Cível do mesmo Tribunal;

Carlos Alberto Varela Correia Monteiro, Ajudante de Escrivão, nível II, ora colocado no Juízo de Trabalho do Tribunal da Comarca da Praia, promovido à categoria de Escrivão de Direito, mantendo-se colocado no mesmo juízo e Tribunal;

Cesaltina Vieira da Costa, Ajudante de Escrivão, nível II, ora colocada no Juízo de Trabalho do Tribunal da Comarca da Praia, promovida à categoria de Escrivão de Direito nível I, mantendo-se colocada no mesmo juízo e Tribunal;

Rui Hilário de Jesus Gomes Monteiro, Ajudante de Escrivão, nível II, ora colocado no Tribunal da Comarca de Ribeira Grande, promovido à categoria de Escrivão de Direito nível I, mantendo-se colocado no mesmo Tribunal;

Marcelina Gomes de Pina Lopes, Ajudante de Escrivão, nível II, ora colocada no 4º Juízo Cível do Tribunal da Comarca da Praia, promovida à categoria de Escrivão de Direito nível I, ficando colocada no Supremo Tribunal de Justiça;

José Eduardo da Graça Leal, Ajudante de Escrivão, nível II, ora colocado no Juízo de Família e Menores do Tribunal da Comarca da Praia, promovido à categoria de Escrivão de Direito nível I, ficando colocado no 1º Juízo Cível do mesmo Tribunal;

Ernesto Andrade Gonçalves Veiga, Ajudante de Escrivão, nível II, ora colocado no 1º Juízo Cível do Tribunal da Comarca da Praia, promovido à categoria de Escrivão de Direito nível I, ficando colocado na Secretaria Central do mesmo Tribunal;

Francisco Joaquim Pinto Xavier, Ajudante de Escrivão, nível II, ora colocado no Tribunal Juízo Crime do Tribunal da Comarca de Santa Catarina, promovido à categoria de Escrivão de Direito nível I, mantendo-se colocado no mesmo Juízo e Tribunal;

Helena Maria Osório Fortes, Ajudante de Escrivão, nível II, ora colocada no 2º Juízo Crime do Tribunal da Comarca da Praia, promovida à categoria de Escrivão de Direito nível I, mantendo-se colocada no mesmo Juízo e Tribunal;

Elisângela Sofia Lima Cardoso, Ajudante de Escrivão, nível II, ora colocada no 3º Juízo Cível do Tribunal da Comarca da Praia, promovida à categoria de Escrivão de Direito nível I, mantendo-se colocada no mesmo Juízo e Tribunal;

Eunice Ferreira Moniz, Ajudante de Escrivão, nível II, ora colocada no 4º Juízo Crime do Tribunal da Comarca da Praia, promovida à categoria de Escrivão de Direito nível I, ficando colocada no Tribunal da Comarca de Santa Cruz;

Adelina Gomes Bulú, Ajudante de Escrivão, nível II, ora colocada no 2º Juízo Crime do Tribunal da Comarca de São Vicente, promovida à categoria de Escrivão de Direito, nível I, ficando colocada Tribunal da Relação de Barlavento;

Domingos Bartolomeu Monteiro Fonseca, Ajudante de Escrivão, nível II, ora colocado no Tribunal da Comarca do Porto Novo, promovido à categoria de Escrivão de Direito nível I, mantendo-se colocado no mesmo Tribunal

Dilma Celeste Soares Ramos, Ajudante de Escrivão, nível II, ora colocada na Secretaria Central do Tribunal da Comarca da Praia, promovida à categoria de Escrivão de Direito, ficando colocada no Tribunal da Comarca da Brava, para em comissão de serviço, exercer as funções de Secretário Judicial.

Ajudante de Escrivão:

Tyenne Matilde Moreira Cabral, Oficial de Diligências nível I, do quadro das Secretarias Judiciais, ora colocada no 4º Juízo Crime do Tribunal da Comarca da Praia, promovida à categoria de Ajudante de Escrivão nível I, ficando colocada no 2º Juízo Cível do mesmo Tribunal;

Maria Ineida Vieira Cardoso, Oficial de Diligências nível I, do quadro das secretarias judiciais, ora colocada na Secretaria Central do Tribunal da Comarca da Praia, promovida à categoria de Ajudante de Escrivão, nível I, mantendo-se colocada na mesma Secretaria;

Davidson Pereira dos Reis, Oficial de Diligências nível I, do quadro das Secretarias Judiciais, ora colocado no Tribunal da Comarca de São Nicolau, promovido à categoria de Ajudante de Escrivão, nível I, ficando colocado no 2º Juízo Crime do Tribunal de São Vicente;

Élvis do Rosário Araújo, Oficial de Diligências nível I, do quadro das Secretarias Judiciais, ora colocado na Secretaria Central



do Tribunal da Comarca da Praia, promovido à categoria de Ajudante de Escrivão, nível I, ficando colocado no 3º Juízo Cível do mesmo Tribunal;

José Gomes Fonseca Pires, Oficial de Diligências nível I, do quadro das Secretarias Judiciais, ora colocado no Juízo Crime - Tribunal de São Filipe, promovido à categoria de Ajudante de Escrivão, nível I, ficando colocado no Juízo Cível do mesmo Tribunal;

Carla Sofia Correia Mendes Gomes de Brito, Oficial de Diligências nível I, do quadro das Secretarias Judiciais, ora colocada no 3º Juízo Crime do Tribunal da Comarca da Praia, promovida à categoria de Ajudante de Escrivão, nível I, ficando colocada no 2º Juízo Cível do mesmo Tribunal;

Cláudia Kathleen da Luz Aleixo Ramos, Oficial de Diligências nível I, do quadro das Secretarias Judiciais, ora colocada no 2º Juízo Cível do Tribunal da Comarca da Praia, promovida à categoria de Ajudante de Escrivão nível I, ficando colocada 4º Juízo Cível do mesmo Tribunal;

Neidy Soraia Rodrigues, Oficial de Diligências nível I, do quadro das Secretarias Judiciais, ora colocada no 2º Juízo Crime do Tribunal da Comarca de São Vicente, promovida à categoria de Ajudante de Escrivão, nível I, ficando colocada Secretaria Central do mesmo Tribunal;

Nilton Furtado Almeida, Oficial de Diligências nível I, do quadro das Secretarias Judiciais, ora colocado no 1º Juízo Cível do Tribunal da Comarca da Praia, promovido à categoria de Ajudante de Escrivão, nível I, mantendo-se colocado no mesmo Tribunal no mesmo Juízo e Tribunal;

Sandra Helena Mendes Sousa, Oficial de Diligências nível I, do quadro das Secretarias Judiciais, ora colocada no Juízo de Família e Menores do Tribunal da Comarca da Praia, promovida à categoria de Ajudante de Escrivão, nível I, mantendo-se colocada no mesmo Tribunal e Juízo;

Ailene Pereira dos Reis, Oficial de Diligências nível I, do quadro das Secretarias Judiciais, ora colocada no Tribunal da Comarca do Paul, promovida à categoria de Ajudante de Escrivão nível I, mantendo-se colocada no mesmo Tribunal;

Evandra Lopes, Oficial de Diligências nível I, do quadro das Secretarias Judiciais, ora colocada no Juízo Cível do Tribunal da Comarca de São Filipe, promovida à categoria de Ajudante de Escrivão nível I, ficando colocada no juízo Crime do mesmo Tribunal;

Jamira Ineida Lopes Almeida, Oficial de Diligências nível I, do quadro das Secretarias Judiciais, ora colocada no Tribunal da Comarca de São Nicolau, promovida à categoria de Ajudante de Escrivão, nível I, ficando colocada no 2º Juízo Cível do Tribunal da Comarca de São Vicente;

Soraia Cristina Fortes da Graça, Oficial de Diligências nível I, do quadro das Secretarias Judiciais, ora colocada no Tribunal Fiscal e Aduaneiro de Barlavento, promovida à categoria de Ajudante de Escrivão, nível I, ficando colocada no 1º Juízo Cível do Tribunal da Comarca de S. Vicente;

José Manuel Lopes Tavares, Oficial de Diligências, nível I, do quadro das Secretarias Judiciais, ora colocado no 2º Juízo Crime do Tribunal da Comarca da Praia, promovido à categoria de Ajudante de Escrivão nível I, ficando colocado no Juízo de Trabalho do mesmo Tribunal;

Jocelina Gomes Varela Tavares, Oficial de Diligências nível I, do quadro das Secretarias Judiciais, ora colocada no Juízo Crime do Tribunal da Comarca de Santa Catarina, promovida à categoria de Ajudante de Escrivão nível I, ficando colocada no Tribunal da Comarca do Tarrafal;

Dulcelina Pereira Gomes Sanches, Oficial de Diligências nível I, do quadro das secretarias judiciais, ora colocada no Tribunal da Comarca de Santa Cruz, promovida à categoria de Ajudante de Escrivão, nível I, mantendo-se colocada no mesmo Tribunal;

Dulce Helena Mette Varela, Oficial de Diligências nível I, do quadro das Secretarias Judiciais, ora colocada no Juízo de

Família e Menores do Tribunal da comarca da Praia, promovida à categoria de Ajudante de Escrivão, nível I, ficando colocada 2º Juízo Crime do mesmo Tribunal;

Zaida Maria Fortes Sousa, Oficial de Diligências nível I, do quadro das Secretarias Judiciais, ora colocada no Tribunal da Comarca da Ribeira Grande, promovida à categoria de Ajudante de Escrivão, nível I, mantendo-se colocada no mesmo Tribunal;

Edeltrudes de Fátima Barbosa Rodrigues, Oficial de Diligências nível I, do quadro das Secretarias Judiciais, ora colocada no Tribunal da Comarca dos Mosteiros, promovida à categoria de Ajudante de Escrivão, nível I, ficando colocada no mesmo Tribunal;

Maria Gracelinda Monteiro Barreto, Oficial de Diligências nível I, do quadro das Secretarias Judiciais, ora colocada no 4º Juízo Crime do Tribunal da Comarca da Praia, promovida à categoria de Ajudante de Escrivão nível I.

Sandra Vanuza Rodrigues Veiga, Oficial de Diligências nível I, do quadro das Secretarias Judiciais, ora colocada no Tribunal de Santa Cruz, promovida à categoria de Ajudante de Escrivão nível I, mantendo-se colocada no mesmo Tribunal;

Domingas Lopes Sanches, Oficial de Diligências nível I, do quadro das Secretarias Judiciais, ora colocada no Juízo de Trabalho, promovida à categoria de Ajudante de Escrivão nível I, ficando colocada no 4º Juízo Crime do mesmo Tribunal;

Ivanilda Domingos da Graça, Oficial de Diligências nível I, do quadro das Secretarias Judiciais, ora colocada no 1º Juízo Cível do Tribunal da Comarca de São Vicente, promovida à categoria de Ajudante de Escrivão, nível I, mantendo-se colocada no mesmo juízo e Tribunal;

Maria da Luz Silva Batalha, Oficial de Diligências nível I, do quadro das Secretarias Judiciais, ora colocada no Supremo Tribunal de Justiça, promovida à categoria de Ajudante de Escrivão nível I, ficando colocada no 1º Juízo Cível do Tribunal da Comarca da Praia;

Nídia de Paula Santos, Oficial de Diligências nível I, do quadro das Secretarias Judiciais, ora colocada no Tribunal de Relação de Sotavento, promovida à categoria de Ajudante de Escrivão, nível I, mantendo-se colocada no mesmo Tribunal;

Adir dos Ramos Delgado Chantre, Oficial de Diligências nível I, do quadro das Secretarias Judiciais, ora colocada no 2º Juízo Crime do Tribunal da Comarca de São Vicente, promovido à categoria de Ajudante de Escrivão nível I, ficando colocado no Juízo Cível Tribunal da Comarca de S. Filipe;

Nuno Miguel Delgado Costa, Oficial de Diligências nível I, do quadro das Secretarias Judiciais, ora colocada no Juízo Crime do Tribunal da Comarca do Sal, promovido à categoria de Ajudante de Escrivão nível I, mantendo-se colocado no mesmo Juízo Crime e Tribunal;

Maria Socorro Tavares Lopes, Oficial de Diligências nível I, do quadro das Secretarias Judiciais, ora colocada no Tribunal Fiscal e Aduaneiro de Sotavento, promovida à categoria de Ajudante de Escrivão, nível I, ficando colocada Tribunal da Comarca de São Domingos;

Osvaldino Neves Ramos Lopes, Oficial de Diligências nível I, do quadro das Secretarias Judiciais, ora colocada no 1º Juízo Cível do Tribunal da Comarca de São Vicente, promovido à categoria de Ajudante de Escrivão, nível I, ficando colocado no Tribunal da Comarca da Brava;

Arie Andrade Coelho, Oficial de Diligências nível I, do quadro das secretarias judiciais, ora colocada no Tribunal da Boa Vista, promovido à categoria de Ajudante de Escrivão, nível I, mantendo-se colocado no mesmo Tribunal.

Está conforme.



2528000 001161

Extrato de deliberação nº 37/2018 – Do Conselho Superior da Magistratura Judicial:

De 26 de abril de 2018:

Ao abrigo do disposto na al. f) do artigo 29º, da Lei nº 90/2011, de 14 de fevereiro, conjugado com o artigo 50º do Decreto-Lei nº 33/2017, de 25 de julho, são transferidos com efeitos a partir de 1 de outubro, os seguintes oficiais de diligências:

Adilson Gomes, Oficial de Diligências, ora colocado no Tribunal da Comarca da Ribeira Grande, a pedido, para o Tribunal Fiscal e Aduaneiro de Barlavento;

Amílcar António Borges Évora, Oficial de Diligências, ora colocado no 4º Juízo Cível do Tribunal da Comarca da Praia, por conveniência de serviço, para o 4º Juízo Crime do mesmo Tribunal;

Carla Maria Pina Rodrigues Pires, Oficial de Diligências, ora colocada no Tribunal da Comarca da Brava, a pedido, para o 2º Juízo Cível do Tribunal da Comarca da Praia;

Danilson Rodrigues Figueiredo Ramos Évora, Oficial de Diligências, ora colocado no Tribunal da Comarca do Maio, a pedido, para o Juízo de Família de Menores do Tribunal da Comarca da Praia;

Elizabeth dos Reis Costa, Oficial de Diligências, ora colocada no Juízo de Família de Menores do Tribunal da Comarca da Praia, por conveniência de serviço, para a Secretaria Central do mesmo tribunal;

Evandro Jorge de Pina Tavares, Oficial de Diligências, ora colocado no Tribunal da Comarca da Ribeira Grande, por conveniência de serviço, para o Tribunal da Relação de Barlavento;

Gerson Manuel Spencer Lopes Lima Monteiro, Oficial de Diligências, ora colocado no 2º Juízo Cível do Tribunal da Comarca da Praia, por conveniência de serviço, para o Tribunal da Comarca do Maio;

Gilson de Jesus Neves Lopes, Oficial de Diligências, ora colocado no 2º Juízo Cível do Tribunal da Comarca de São Vicente, por conveniência de serviço, para o 1º Juízo Cível do mesmo tribunal;

Inélida Isabel Semedo Fernandes, Oficial de Diligências, ora colocada no Juízo Cível do Tribunal da Comarca de Santa Catarina, a pedido, para o 2º Juízo Cível do Tribunal da Comarca da Praia;

Iolanda Jandira Tavares Baessa, Oficial de Diligências, ora colocado no 2º Juízo Crime do Tribunal da Comarca da Praia, por conveniência de serviço, para o Juízo de Trabalho do mesmo tribunal;

Ivan Santos Silva, Oficial de Diligências, ora colocado no Tribunal Comarca da Boa Vista, a pedido, para o 1º Juízo Crime do Tribunal da Comarca de São Vicente;

Jandira Lopes Araújo, Oficial de Diligências, ora colocada no Juízo de Trabalho do Tribunal da Comarca da Praia, por conveniência de serviço, para a Secretaria Central do mesmo Tribunal;

Joaquim Pedro Gomes, Oficial de Diligências, ora colocado no Tribunal da Comarca do Porto Novo, por conveniência de serviço, para o Tribunal da Comarca da Ribeira Grande;

Josiene Cíntia Barros Monteiro, Oficial de Diligências, ora colocada no Tribunal da Comarca do Tarrafal, por conveniência de serviço, para o 4º Juízo Crime do Tribunal da Comarca da Praia;

Leila Címonia Semedo da Veiga, Oficial de Diligências, ora colocada no Tribunal da Comarca do Maio, a pedido, para o Tribunal Fiscal Sotavento;

Luis Gonçalves Nunes, Oficial de Diligências, ora colocado no Tribunal da Comarca da Brava, a pedido, para o Tribunal da Comarca dos Mosteiros;

Luizandro Abreu dos Reis, Oficial de Diligências, ora colocado no Tribunal da Relação de Barlavento, por conveniência de serviço, para o Tribunal da Comarca de S. Nicolau;

Maria da Graça Martins Moreira Semedo, Oficial de Diligências, ora colocada na Secretaria Central do Tribunal da Comarca da Praia, por conveniência de serviço, para o 1º Juízo Cível do mesmo Tribunal;

Mário Isildo Furtado Vaz, Oficial de Diligências, ora colocada no 1º Juízo Crime do Tribunal da Comarca de São Vicente, a pedido, para o 3º Juízo Crime do Tribunal da Comarca da Praia;

Nélida da Conceição Ramos Correia, Oficial de Diligências, ora colocada no 3º Juízo Cível do Tribunal da Comarca da Praia, por conveniência de serviço, para o 2º Juízo Crime do mesmo Tribunal;

Onildo Aguinaldo Correia Varela, Oficial de Diligências, ora colocado no Juízo Cível do Tribunal da Comarca do Sal, por conveniência de serviço, para o Juízo Crime do mesmo Tribunal;

Pedro Correia Lopes Barbosa, Oficial de Diligências, ora colocado no 3º Juízo Crime do Tribunal da Comarca da Praia, por conveniência de serviço, para o Juízo Crime do Tribunal de São Filipe;

Tereza de Jesus Lopes Brito, Oficial de Diligências, ora colocada no Juízo Cível do Tribunal da Comarca de Santa Catarina, por conveniência de serviço, para o Tribunal da Relação de Sotavento;

Verânio Patrick Correia Lima, Oficial de Diligências, ora colocado no 4º Juízo Crime do Tribunal da Comarca da Praia, por conveniência de serviço, para o Juízo Crime do Tribunal da Comarca de Santa Cruz;

Está conforme

Secretaria do Conselho Superior da Magistratura Judicial aos, 10 de maio de 2018. – O Secretário, *Joaquim Semedo*.

—oço—

MINISTÉRIO PÚBLICO

Conselho Superior do Ministério Público

Extrato da Deliberação nº 50/CSMP/2017/2018

De 11 de maio de 2018

O Conselho Superior do Ministério Público, reunido em sessão extraordinária de 11 de maio de 2018, e no uso das competências previstas nos artigos 226º n.ºs 5 e 6, al. c), da Constituição da República, 31º e 37º, n.º 1, al. h), da Lei nº 89/VII/2011, de 14 de fevereiro, que aprova a Lei Orgânica do Ministério Público (LOMP), conjugados com os artigos 50º, n.ºs 1 e 2, do Decreto-Lei nº 33/2017, de 25 de julho, que aprova o Estatuto do Pessoal Oficial de Justiça, delibera transferir a seu pedido os oficiais de justiça que a seguir se indica:

- Manuel de Jesus Rocha, Escrivão de Direito, nível I, colocado na Procuradoria da República da Comarca do Paúl para a Procuradoria da República da Comarca de São Vicente;
- Reni Reina Ramos Delgado, Oficial de Diligências, nível I, colocada na Procuradoria da República da Comarca do Paúl para a Procuradoria da República da Comarca de São Vicente;
- Ygor Alexandre Rodrigues Pereira, Oficial de Diligências, nível I, colocado na Procuradoria da República da Comarca do Maio para a Procuradoria da República da Comarca da Praia;
- Crisleny Gonçalves Francisco, Oficial de Diligências, nível I, colocada na Procuradoria da República da Comarca da Ribeira Grande para a Procuradoria da República da Comarca da Praia;
- Hendrix Varela Monteiro, Oficial de Diligências, nível I, colocado na Procuradoria da República da Comarca do Sal para a Procuradoria da República da Comarca da Praia;
- Zuleika Fernandes Gomes, Oficial de Diligências, nível I, colocada na Procuradoria da República da Comarca do Sal para a Procuradoria da República da Comarca da Praia;



- Maria Felicidade Tavares Fernandes, Oficial de Diligências, nível I, colocado na Procuradoria da República da Comarca do Tarrafal para a Procuradoria da República da Comarca da Praia;
- Eloisa de Jesus Tavares, Oficial de Diligências, nível I, colocado na Procuradoria da República da Comarca do Tarrafal para a Procuradoria da República da Comarca da Praia;
- João Isaías Varella Vaz, Oficial de Diligências, nível I, colocado na Procuradoria da República da Comarca de São Filipe para os departamentos centrais da Procuradoria-Geral da República;
- Dulce Helena Tavares Moniz Miranda, Oficial de Diligências, nível I, colocado na Procuradoria da República da Comarca de São Filipe para os departamentos centrais da Procuradoria-Geral da República;
- Filomeno José da Silva Lopes, Oficial de Diligências, nível I, colocado na Procuradoria da República da Comarca da Brava para a Procuradoria da República da Comarca do Tarrafal;
- Nelson Carlos Oliveira de Pina, oficial de diligências, nível I, colocado na Procuradoria da República da Comarca de São Filipe para a Procuradoria da República da Comarca da Brava;
- Ana Rita Lopes Baessa, Oficial de Diligências, nível I, colocado na Procuradoria da República da Comarca de Santa Catarina para a Procuradoria da República da Comarca de Santa Cruz;
- Estevão Olímpio da Rosa, Oficial de Diligências, nível I, colocado na Procuradoria da República da Comarca de Santa Cruz, para a Procuradoria da República da Comarca de São Domingos.

1. E, delibera ainda, nos termos dos artigos 50.º, n.ºs 1 e 2, do Decreto-Lei n.º 33/2017, de 25 de julho, que aprova o Estatuto do Pessoal Oficial de Justiça, transferir por conveniência de serviço os oficiais de justiça que se indica:

- Orlando Furtado Afonso, Escrivão de Direito, nível I, colocado na Procuradoria da República de Círculo de Sotavento para a Procuradoria da República da Comarca de Santa Catarina;
- Dulceneida da Luz Mendes Correia, Ajudante de Escrivão de Direito, nível I, colocada na Procuradoria da República da Comarca do Porto Novo para a Procuradoria da República da Comarca de Santa Cruz;
- Elisângela Soares Cunha Gomes, Ajudante de Escrivão de Direito, nível I, colocada na Procuradoria da República da Comarca dos Mosteiros para os Departamentos Centrais da Procuradoria-Geral da República;
- Manuel António Cabral Fernandes, Ajudante de Escrivão de Direito, nível I, colocado nos Departamentos Centrais da Procuradoria-Geral da República para a Procuradoria da República da Comarca de São Filipe;
- Matilde Monteiro do Rosário, Oficial de Diligências, colocada na Procuradoria da República de Círculo de Barlavento para a Procuradoria da República da Comarca de São Vicente;
- Solange Tavares Barbosa, Oficial de Diligências, nível I, colocado na Procuradoria da República da Comarca de São Domingos para a Procuradoria da República da Comarca da Praia;
- Jane Gêrusa Teixeira Gomes, Oficial de Diligências, nível I, colocado na Procuradoria da República da Comarca de Santa Cruz para a Procuradoria da República da Comarca da Praia;
- Donaldo Edgar Rocha Gomes, Oficial de Diligências, nível I, colocado na Procuradoria da República de Círculo de Sotavento para a Procuradoria da República da Comarca de Santa Catarina;
- Evanilson Adérito Mendes dos Santos, Oficial de Diligências, nível I, colocado na Procuradoria da República da Comarca de Santa Cruz, para a Procuradoria da República da Comarca de São Domingos;

2. A transferência dos oficiais de justiça movimentados para os departamentos centrais da Procuradoria-Geral da República só efetivar-se-á com a instalação dos referidos departamentos, para o qual serão prévia e formalmente notificados.

3. A transferência dos oficiais de diligências movimentados para as secretarias das Procuradorias da República de Comarca só efetivar-se-á com a chegada de novos oficiais de diligências nas respetivas comarcas.

4. Os demais oficiais de justiça ora transferidos deverão apresentar-se nas novas secretarias no prazo de 15 (quinze) dias, após a notificação da presente deliberação.

5. A transferência dos oficiais de justiça Orlando Furtado Afonso e Manuel de Jesus Rocha efetivar-se-á com a chegada dos oficiais de justiça reafectados.

6. Todos os oficiais de justiça transferidos deverão, em conformidade com a Circular do CSMP, proceder à passagem formal, mediante competente termo de entrega, de todos os processos, equipamentos e objetos sob sua responsabilidade, devendo ficar registado no arquivo, o original do termo de entrega de serviço.

Secretaria do Conselho Superior do Ministério Público, na Praia, aos 11 de maio de 2018. — O Secretário, *Zico António Fortes Andrade*

Extrato da Deliberação n.º 51/CSMP/2017/2018

De 11 de maio de 2018

O Conselho Superior do Ministério Público, reunido em sessão extraordinária de 11 de Maio de 2018, e no uso das competências previstas nos artigos 226º n.ºs 5 e 6, al. c), da Constituição da República, 31º e 37º, n.º 1, al. h), da Lei n.º 89/VII/2011, de 14 de fevereiro, que aprova a Lei Orgânica do Ministério Público (LOMP), delibera, nos termos dos artigos 5.º e 9º do Decreto-Lei n.º 33/2017, de 25 de julho, e os artigos 7.º, 8º do Estatuto do Pessoal Oficial de Justiça e artigos 1.º, 4.º n.º 3 al. a), 24.º do Decreto-Lei n.º 54/2009, de 7 de dezembro, colocar os oficiais de justiça reafectados que a seguir indicia:

- José António Varela Gonçalves, Secretário do Ministério Público, nível I, do quadro de pessoal as Secretarias Judiciais, para, na mesma categoria, exercer as funções na Procuradoria da República da Comarca de Santa Cruz;
- José Luis Borges dos Reis, Secretário do Ministério Público, nível I, do quadro de pessoal as Secretarias Judiciais, para, exercer as funções na Procuradoria da República da Comarca de São Nicolau;
- Manuel da Silva Dias, Secretário do Ministério Público, nível I, do quadro de pessoal as Secretarias Judiciais, para, na mesma categoria, exercer as funções na Procuradoria da República da Comarca da Brava;
- Cecília Semedo Lopes, Escrivã de Direito, nível II, do quadro de pessoal as secretarias do Ministério Público, para, na mesma categoria, exercer as funções na Procuradoria da República da Comarca da Praia;
- Lucílio Gomes Oliveira, Escrivão de Direito, nível II, do quadro de pessoal as Secretarias do Ministério Público, para, na mesma categoria, exercer as funções na Procuradoria da República de Círculo de Sotavento;
- Maria Augusta Araújo Lopes, Ajudante de Escrivão, nível I, do quadro de pessoal as Secretarias do Ministério Público, para, na mesma categoria, exercer as funções na Procuradoria da República da Comarca da Praia;
- Simoa Ferreira Gomes, Ajudante de Escrivão, nível I, do quadro de pessoal as Secretarias do Ministério Público, para, na mesma categoria, exercer as funções na Procuradoria da República da Comarca da Praia;
- Dinora Militina Ramos Silva Barros, Ajudante de Escrivão, nível II, do quadro de pessoal as Secretarias do Ministério Público, para, na mesma categoria, exercer as funções na Procuradoria da República da Comarca da Ribeira Grande;
- Lavínea Marlene Nascimento Oliveira, Ajudante de Escrivão, nível II, do quadro de pessoal as Secretarias do Ministério Público, para, na mesma categoria, exercer as funções na Procuradoria da República da Comarca do Paúl.

Secretaria do Conselho Superior do Ministério Público, na Praia, aos 11 de maio de 2018. — O Secretário, *Zico António Fortes Andrade*



PARTE E

INSTITUTO CABO-VERDIANO PARA IGUALDADE E EQUIDADE DO GÉNERO

Conselho de Administração

Extrato de despacho nº 772/2018 – De S. Ex^a a Presidente do Instituto Cabo-Verdiano para Igualdade e Equidade do Género:
De 14 de maio de 2018:

É dada por finda, a seu pedido, a comissão de serviços de Neusa Tavares Costa, no cargo de secretaria da presidente no Instituto Cabo-Verdiano para Igualdade e Equidade do Género, com efeitos a partir de 14 de maio 2018.

Instituto Cabo-Verdiano para Igualdade e Equidade do Género, 15 de maio de 2017. – A Diretora dos Serviços, *Maria Balbina Gonçalves*.

oço

ORDEM PROFISSIONAL DE AUDITORES E CONTABILISTAS CERTIFICADOS

Conselho Diretivo

Retificação nº 66/2018

Por ter sido publicado de forma inexata, no *Boletim Oficial* n.º 33, II Série, de 23 de maio de 2018, no Item 169, da Lista Nacional do Contabilistas Certificados, constante da Deliberação nº 001/CDIR/2018 do Conselho Diretivo, da OPACC - Ordem Profissional de Auditores e Contabilistas Certificados, republica-se a parte referida.

Onde se lê:

“Karine Helena Dias – Cédula Profissional nº 496 – Região de Sotavento”.

Deve-se ler:

“Karine Helena Dias Lopes – Cédula Profissional nº 496 – Região de Sotavento”.

Ordem Profissional de Auditores e Contabilistas Certificados, na Praia, aos 25 de maio de 2018. – O Presidente do Conselho Diretivo Dr. *José Mário de Sousa* – Auditor Certificado – Cédula Profissional nº 23.

oço

PROVEDORIA DA JUSTIÇA

Direção Geral dos Serviços Técnico e Administrativos

Extrato do despacho nº 02/2018 - Transição e integração de pessoal no quadro definitivo da Provedoria de Justiça

Ao abrigo das alíneas a), b) e c) do nº 1 do artigo 41.º do Decreto-Lei n.º 24/2018, de 14 de maio, estabelece a Orgânica da Provedoria

de Justiça, conjugado com o nº 4 do mesmo artigo, são nomeados definitivamente como técnicos nível I mantendo, entretanto, as funções atuais:

- Carlina M'ba Pereira, Mestre em Direito, desempenhando a função de assessora do Provedor de Justiça, com 4 (quatro) anos de serviço, conforme nomeação publicada no *Boletim Oficial* nº 22, II Série de 11 de abril de 2014, nos termos do nº 1 do artigo 50º do Estatuto do Provedor de Justiça, aprovado pela Lei nº 29/VI/2003, de 4 de agosto;
- Fernando Jorge Barbosa Ferro, licenciado em Relações Internacionais e desempenhando a função de Diretor do Gabinete do Provedor de Justiça, com 4 (quatro) anos de serviço, conforme nomeação publicada no *Boletim Oficial* n.º 27, II Série de 9 de maio de 2014 nos termos do nº 1 do artigo 50º do Estatuto do Provedor de Justiça, aprovado pela Lei nº 29/VI/2003, de 4 de agosto;
- Ineida Albertina Lopes Corsino, licenciada em Direito desempenhando a função de secretária do Provedor de Justiça, tendo completo 4 (quatro) anos de serviço, conforme nomeação publicada no *Boletim Oficial* nº 9, II Série de 14 de junho de 2014, nos termos do nº 1 do artigo 50º do Estatuto do Provedor de Justiça, aprovado pela Lei n.º 29/VI/2003, de 4 de agosto;
- Dulcinea Melo Fortes Mesquita, licenciada em Direito desempenhando a função de secretária do Provedor de Justiça, com 4 (quatro) anos de serviço, conforme nomeação publicada no *Boletim Oficial* nº 22, II série de 11 de abril de 2014, nos termos do nº 1 do artigo 50º do Estatuto do Provedor de Justiça, aprovado pela Lei n.º 29/VI/2003, de 4 de agosto;

A nomeação tem efeitos à data da sua publicação.

Extrato de contrato de trabalho a termo

Emanuel de Jesus dos Santos, licenciado em Engenharia de Sistemas e Informática, pela Universidade Jean Piaget de Cabo Verde, candidato classificado em concurso público de recrutamento de técnico nível I, através da Bolsa Competências, de 6 de fevereiro de 2018, contratado para, em regime de estágio probatório, exercer o cargo de técnico superior nível I do quadro de pessoal da Provedoria de Justiça, ao abrigo (i) do nº 1 do artigo 26º do Decreto-Lei nº 24/2018, de 14 de maio e por força do artigo 43º do mesmo diploma; (ii) dos números 1 e 3 do artigo 6º e nº 1 do artigo 22º ambos do Decreto-Lei nº 9/2013, de 26 de fevereiro; e (iii) do nº 1 do artigo 14º do Decreto-Lei nº 43/2014, de 14 de agosto;

Este despacho produz efeitos a partir de 2 de maio de 2018, conforme cláusula sétima do citado contrato visado pelo Tribunal de Contas no dia 22 de maio de 2018.

A despesa tem cabimento na dotação inscrita no código 02.01.01.01.03 do Orçamento da Provedoria de Justiça.

Direção Geral dos Serviços Técnico e Administrativo, na Praia, aos 28 de maio de 2018. – A Directora Geral, *Jeiza Barbosa*.

PARTE G

MUNICÍPIO DA BOA VISTA

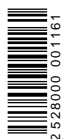
Câmara Municipal

Despacho nº 773/2018 – De S. Ex^a o Presidente da Câmara Municipal:

De 1 de março de 2018:

A Câmara Municipal da Boa Vista, reunida em Sessão ordinária de 27 fevereiro de 2018, deliberou, no âmbito das competências conferidas pelo Estatuto dos Municípios, aprovado pela Lei nº 134/IV/95, de 3 de julho, o seguinte:

Nomear, ao abrigo do disposto no artigo 92º nº 2 al. d) da Lei nº 134/IV/95, de 3 de julho (Estatuto dos Municípios) e artigos 39º e 26º do Regulamento Orgânico do Município da Boa Vista, aprovado pela Deliberação nº 13/2008, de 17 de fevereiro, e ainda dos artigos 2º, 9º e 33º nº 2 do Decreto-lei nº 59/2014, de 4 de novembro, Eric da Graça Firmino, licenciado em Arquitetura e Urbanismo Financeira, para desempenhar, em comissão ordinária de serviço, o cargo de Diretor do Gabinete Municipal de Gestão Urbanística, Habitação e Transportes, a referida nomeação produz efeito a partir do dia 01/03/2018, por urgente conveniência de serviço, ao abrigo do disposto no artigo 33º, nº 2 do Decreto-lei 59/14, de 4 de novembro.



2528000 001161

A referida nomeação obedece do ponto de vista do seu período temporal, regime de cessação e efeitos ao disposto no artigo 33º do Decreto-lei nº 59/2014, de 4 de novembro;

As despesas resultantes da presente nomeação têm cabimento na dotação inscrita no código 02.01.01.01.03 – pessoal contratado do orçamento municipal para o ano económico de 2018. – Isento de visto do Tribunal de Contas, ao abrigo do disposto no artigo 33º nº 2 do Decreto-Lei nº 59/2014, de 4 de novembro.

Câmara Municipal da Boa Vista, 1 de março de 2018. – O Presidente da Câmara Municipal, *José Luis Santos*.

MUNICÍPIO DO MAIO

Câmara Municipal

Extrato de deliberação nº 26/2018: – Da Câmara Municipal do Maio:

De 1 de fevereiro de 2018:

AGÊNCIA DE GRAFISMO E COMUNICAÇÃO LDA, é contratado nos termos do artigo 155º e seguintes da Lei nº 88/VIII/15, de 14 de abril, para prestar serviços de consultoria à Câmara Municipal nos domínios de Comunicação, Imagem e Marketing, por um período de 12 (doze) meses, com efeitos a partir da publicação no *Boletim Oficial*.

Os encargos têm cabimento na dotação inscrita no 02.02.02.01.03.01 do orçamento municipal vigente. – (Visado pelo Tribunal de Contas em 6 de março de 2018).

Câmara Municipal do Maio, aos 21 de maio de 2018. – O Presidente, *Miguel Silva Rosa*.

MUNICÍPIO DA PRAIA

Câmara Municipal

Deliberação nº 24/2018:

De 24 de maio:

Que aprova as Zonas de Terminal de Hiaces e respetiva tabela de tarifas de estacionamento

Considerando a necessidade de se alcançar uma melhoria no estado de organização, acessibilidade e mobilidade da população, a CMP vem criar e efetivar o terminal de hiaces na Cidade da Praia.

Assim, a Câmara Municipal da Praia, ao abrigo do disposto no Estatuto dos Municípios, aprovado pela Lei nº 134/IV/95 de 3 de julho, no seu artigo 33º alínea c) e o artigo 43º nº 1, conjugados com o artigo 237º nº 1 da Deliberação nº 47/2014, de 29 de outubro de 2014, artigo 21º e seguintes, 30º a 34º da Lei nº 17/VII/2007, de 10 de setembro, na sua sessão ordinária de 24 de maio de 2018, delibera o seguinte:

Artigo 1º

Definição

A Câmara Municipal define, nos termos da Lei, o terminal onde se pode fazer o estacionamento de duração limitada, para paragens e apanha de passageiros dos hiaces;

Artigo 2º

Criação

É criado um terminal composto por 10 (dez) zonas de estacionamento de duração limitada para os hiaces, situado atrás do Parque 5 de julho na Fazenda;

Artigo 3º

Gestão

O Município da Praia poderá contratar outras entidades, designadamente empresas por si participadas, os serviços necessários para a gestão e manutenção dos meios humanos e materiais afetos ao funcionamento do terminal de hiaces com estacionamento de duração limitada.

Artigo 4º

Limites de horários

O regime de funcionamento será pago, de segunda à sexta feira, das 05 às 22:00 horas. Cada veículo deve deixar o estacionamento quando atingir no máximo 14, 18 ou 32 passageiros, conforme o número de lugares estabelecidos na respetiva licença.

Artigo 5º

Tarifas

1. O estacionamento no terminal de hiaces, fica sujeito a uma tarifa.
2. Os preços a serem praticados no terminal de hiaces determina-se por estacionamentos e da seguinte forma:

- Tarrafal - 200\$00 (duzentos escudos);
- Santa Catarina e Calheta S. Miguel - 150\$00 (cento e cinquenta escudos);
- Santa Cruz - 100\$00 (cem escudos);
- São Domingos, Nossa Srª da Luz e Ribeira Grande de Santiago - 70\$00 (setenta escudos);

Artigo 6º

Competência de fiscalização e coima

1. Nos termos da Lei, é da competência da Guarda Municipal a fiscalização do cumprimento da presente Deliberação, podendo solicitar apoio à Polícia Nacional.

2. A infração às normas relativamente ao estacionamento sujeita-se a coimas, nos termos previstos no Código de Estrada e no Regime Jurídico Geral de Contra-ordenações.

Artigo 7º

A presente deliberação entra em vigor imediatamente.

Câmara Municipal da Praia, aos 24 de maio de 2018. – O Presidente, *Óscar Humberto Évora dos Santos*.

MUNICÍPIO DE SÃO MIGUEL

Câmara Municipal

Extrato de despacho nº 774/2018 – De S. Exª o Presidente da Câmara Municipal de São Miguel:

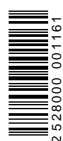
De 17 de maio de 2018:

Alberto Furtado Miranda, contratado em regime de trabalho a termo, para desempenhar as funções de técnico, nível I, na Câmara Municipal de São Miguel, nos termos da alínea d) do nº 2 do artigo 92º da Lei nº 134/IV/95, de 3 de julho, conjugado com o artigo 24º da Lei nº 102/IV/93, de 31 de dezembro, e nºs 1 e 3 do artigo 6º e nº 1, do artigo 37º do Decreto-Lei nº 9/2013, de 26 de fevereiro.

Bruno Austelino Silva Fernandes, contratada em regime de trabalho a termo, para desempenhar as funções de pessoal de apoio operacional, na Câmara Municipal de São Miguel, nos termos da alínea d) do nº 2 do artigo 92º da Lei nº 134/IV/95, de 3 de julho, conjugado com o artigo 24º da Lei nº 102/IV/93, de 31 de dezembro, e nºs 1 e 3 do artigo 6º e nº 3, do artigo 63º do Decreto-Lei nº 9/2013, de 26 de fevereiro.

As despesas têm cabimento na dotação inscrita no código 03.01.01.01.03 - Pessoal Contratado, do Orçamento Municipal vigente. – (Visados pelo Tribunal de Contas, em 6 de abril de 2018).

Câmara Municipal de São Miguel, aos 18 de maio de 2018. — O Director, *Filomeno Jesus Rodrigues de Pina*



PARTE I 1

MUNICÍPIO DO TARRAFAL DE SÃO NICOLAU

Câmara Municipal

Anúncio de concurso nº 26/2018

Procedimento por concurso público fornecimento de um (1) Camião de Recolha de Resíduos Sólidos Urbanos - RSU para os Serviços de Ambiente e Saneamento

A Câmara Municipal de Tarrafal de São Nicolau vem, pela presente, anunciar a abertura do procedimento por concurso público acima identificado, aprovado na sessão ordinária do passado dia 18 de maio, nos termos da Lei nº 88/VIII/2015, de 14 de abril, nas condições que a seguir se indicam:

1. Entidade Adjudicante: Câmara Municipal de Tarrafal de São Nicolau, sede na cidade do Tarrafal - S. Nicolau, C.P. Nº 51, telefone 938 56 31/938 56 39.

2. Entidades concorrentes: O concurso é aberto a todas as empresas nacionais que reúnem os requisitos necessários em termos de idoneidade, capacidade técnica e financeira.

3. Financiamento: As despesas inerentes à celebração de contrato são financiadas pelo Fundo do Ambiente.

4. Objeto do Concurso: O presente concurso destina-se ao fornecimento de um (1) Camião de Recolha de Resíduos Urbanos - RSU, conforme as especificações técnicas constantes do caderno de encargos.

5. Processo de Concurso: O Caderno de Encargos pode ser adquirido na Secretária de Expediente e Arquivo durante o horário normal de

funcionamento, mediante solicitação escrita, acompanhada do montante 20.000\$00 ECV (vinte mil escudos), em dinheiro ou em cheque visado emitido a favor da Câmara Municipal de Tarrafal de São Nicolau.

O Programa do Concurso é constituído pelo presente Anúncio e pelo Caderno de Encargos, necessário para apresentação das propostas.

O processo concursal comporta as seguintes fases:

1ª Fase: Abertura do concurso público

2ª Fase: Apresentação das propostas

3ª Fase: Abertura e Avaliação das propostas

4ª Fase: Adjudicação e Contrato

6. Data de Apresentação de Propostas: É fixado o prazo de 20 (vinte) dias calendário para apresentação das propostas. Os proponentes deverão entregar a sua proposta até às 16:00 do dia 11 de junho de 2018, na Secretaria da Câmara Municipal de Tarrafal de São Nicolau, C.P. Nº 51.

7. Ato Público: A abertura da proposta será no dia 12 de junho de 2018, na sala de reunião da CMTSN, pelas 11:00, podendo o proponente convidado fazer-se representar, mediante apresentação de credencial.

8. Prazo de Manutenção das Propostas: A manutenção da proposta decorre pelo prazo de 90 (noventa) dias.

9. Comunicação do resultado do concurso: O resultado do concurso por concurso público será comunicado ao concorrente, após homologação pela Câmara Municipal de Tarrafal de São Nicolau.

10. Lei Aplicável ao procedimento: Lei nº 88/VIII/2015, de 14 de abril, que aprova o Código da Contratação Pública e o Regime Jurídico dos Contratos Administrativos, Decreto-Lei nº 50/2015, de 17 de novembro.

Câmara Municipal do Tarrafal de São Nicolau, aos 21 de maio de 2018. — O Presidente, *José João Freitas de Brito*.



II SÉRIE BOLETIM OFICIAL

Registo legal, nº 2/2001, de 21 de Dezembro de 2001

Endereço Electronico: www.incv.cv



Av. da Macaronésia, cidade da Praia - Achada Grande Frente, República Cabo Verde.
C.P. 113 • Tel. (238) 612145, 4150 • Fax 61 42 09
Email: kioske.incv@incv.cv / incv@incv.cv

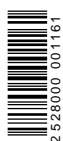
I.N.C.V., S.A. informa que a transmissão de actos sujeitos a publicação na I e II Série do Boletim Oficial devem obedecer as normas constantes no artigo 28º e 29º do Decreto-Lei nº 8/2011, de 31 de Janeiro.

Terça-feira, 29 de maio de 2018

II Série
Número 34



BOLETIM OFICIAL



ÍNDICE

PARTE J

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E TRABALHO:

Direcção-Geral dos Registos, Notariado e Identificação:

Extrato de publicação da sociedade n° 254/2018:

Certifica narrativamente para efeitos de publicação, um registo de nomeação de membros de órgãos sociais da sociedade comercial anónima denominada "ING - INVESTIMENTOS E GESTÃO, SA." 160

Extrato de publicação da sociedade n° 255/2018:

Certifica narrativamente para efeitos de publicação, um registo de divisão e cessão de quotas da sociedade por quotas denominada "FAEL – COMERCIO E INDÚSTRIA, LDA". 160

Extrato de publicação da associação n° 256/2018:

Certifica narrativamente para efeitos de publicação, foi constituída uma Associação sem fins lucrativos denominada "ASSOCIAÇÃO DE PAIS E ENCARREGADOS DE EDUCAÇÃO DA EPCV-CELP - APEE-EPCV" 161

Extrato de publicação da sociedade n° 257/2018:

Certifica narrativamente para efeitos de publicação, um registo de mudança de sede da sociedade comercial anónima denominada "LACHESI - CABO VERDE, SA". 161

Extrato de publicação da associação n° 258/2018:

Certifica narrativamente para efeitos de publicação, a escritura de constituição da associação denominada, "ASSOCIAÇÃO DE TRANSPORTE TURÍSTICO DO MINDELO". 161

Extrato de publicação da associação n° 259/2018:

Certifica narrativamente para efeitos de publicação, um registo de nomeação de novos Órgãos Sociais da Associação denominada "ASSOCIAÇÃO REGIONAL DE BASQUETEBOL DA BOA VISTA". 162

Extrato de publicação da sociedade n° 260/2018:

Certifica narrativamente para efeitos de publicação, um registo de alteração de Cessão de quotas, da administração da sociedade denominada "SEVEP – SOCIEDADE EMPRESARIAL DE VENDA DE PEIXE, LDA". 162

PARTE J

MINISTÉRIO DA JUSTIÇA E TRABALHO

Direcção-Geral dos Registos, Notariado e Identificação

Conservatória dos Registos Comercial e Automóvel da Praia

Extrato de publicação de sociedade nº 254/2018:

A CONSERVADORA: DENISIA ALMEIDA DA GRAÇA

EXTRACTO

Certifico narrativamente para efeitos de publicação, que nesta Conservatória a meu cargo, se encontra exarado um registo de nomeação de membros de órgãos sociais da sociedade comercial anónima denominada “ING - INVESTIMENTOS E GESTÃO, SA.”, com sede em Palmarejo, Cidade da Praia e o capital social de 10.000.000\$00, matriculada na Conservatória dos Registos Comercial e Automóvel da Praia, sob o número 2268/2007/01/15.

MESA DE ASSEMBLEIA GERAL:

Presidente: Joaquim Vieira Coimbra.

Secretário: Paulo Jorge Oliveira Lima.

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO:

Presidente: Sandra Patrícia Almiro Coimbra.

Administrador: Hugo Filipe Almiro Coimbra.

Administradora: Elisete Lígia Mascarenhas Oliveira Lima.

FISCAL ÚNICO:

Efetivo: Exaconta, Lda.

Suplente: João Claude Pereira.

Mandato: Quadriénio 2017-2020.

Está conforme o original.

Conservatória de Registo das Pessoas Coletivas, aos 3 de abril de 2018. – A Conservadora, *Denísia Almeida da Graça*.

Extrato de publicação de sociedade nº 255/2018:

A CONSERVADORA: DENISIA ALMEIDA DA GRAÇA

EXTRACTO

Certifico narrativamente para efeitos de publicação, que nesta Conservatória a meu cargo, se encontra exarado um registo de divisão e cessão de quotas da sociedade por quotas denominada “FAEL – COMERCIO E INDÚSTRIA, LDA”, com sede na Avenida Cidade de Lisboa, Cidade da Praia e o capital social de 250.000\$00, matriculada na Conservatória dos Registos Comercial e Automóvel da Praia, sob o número 1580/2004/05/24.

CEDENTES:

Nome: Elsa Maria do Monte Alves Neves Costa.

Estado Civil: casada com António Filomeno do Rosário Massano Resende Costa.

Residência: Palmarejo, Cidade da Praia.

Nif: 101852592.

Nome: Fátima Maria Alves Neves.

Estado Civil: solteira, maior.

Residência: Prainha, Cidade da Praia.

Nif: 114649270.

QUOTAS DIVIDIDAS: 125.000\$00 + 125.000\$00, respetivamente.

QUOTA TRANSMITIDA: 38.691\$00 (trinta e oito mil, seiscentos e noventa e um escudos).

CESSIONÁRIO:

Nome: Julio César Alves Neves.

Estado Civil: solteiro, maior.

Residência: Palmarejo, Cidade da Praia.

Nif: 110156838.

QUOTA TRANSMITIDA: 38.691\$00 (trinta e oito mil, seiscentos e noventa e um escudos).

CESSIONÁRIO:

Nome: Octávio Augusto Alves Neves.

Estado Civil: solteiro, maior.

Residência: Prainha, Cidade da Praia.

Nif: 118062816.

QUOTA TRANSMITIDA: 38.691\$00 (trinta e oito mil, seiscentos e noventa e um escudos).

CESSIONÁRIO:

Nome: Carla Helena Alves Neves.

Estado Civil: solteira, maior.

Residência: Prainha, Cidade da Praia.

Nif: 174331800.

QUOTA TRANSMITIDA: 38.691\$00 (trinta e oito mil, seiscentos e noventa e um escudos).

CESSIONÁRIO:

Nome: Hadjina Antónia Alves Neves.

Estado Civil: solteira, maior.

Residência: Prainha, Cidade da Praia.

Nif: 102695172.

QUOTA TRANSMITIDA: 17.854\$00 (dezassete mil, oitocentos e cinquenta e quatro escudos).

CESSIONÁRIO:

Nome: Virgínia Lucia da Luz Neves.

Estado Civil: solteira, maior.

Residência: Portugal.

Nif: 173813704.

ARTIGO ALTERADO: Art.º 5º.

TERMOS DAS ALTERAÇÕES:

CAPITAL: 250.000\$00 (duzentos e cinquenta mil escudos).

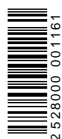
SÓCIOS/QUOTAS:

Quota: 38.691\$00 (trinta e oito mil, seiscentos e noventa e um escudos).

Titular: Elsa Maria do Monte Alves Neves Costa.

Quota: 38.691\$00 (trinta e oito mil, seiscentos e noventa e um escudos).

Titular: Fátima Maria Alves Neves.



2528000 001161

Quota: 38.691\$00 (trinta e oito mil, seiscentos e noventa e um escudos).

Titular: Julio César Alves Neves.

Quota: 38.691\$00 (trinta e oito mil, seiscentos e noventa e um escudos).

Titular: Octávio Augusto Alves Neves.

Quota: 38.691\$00 (trinta e oito mil, seiscentos e noventa e um escudos).

Titular: Carla Helena Alves Neves.

Quota: 38.691\$00 (trinta e oito mil, seiscentos e noventa e um escudos).

Titular: Hadjina Antónia Alves Neves.

Quota: 17.854\$00 (dezassete mil, oitocentos e cinquenta e quatro escudos).

Titular: Virgínia Lucia da Luz Neves.

Está conforme o original.

Conservatória de Registo das Pessoas Coletivas, aos 19 de abril de 2018. – A Conservadora, *Denísia Almeida da Graça*.

Extrato de publicação de associação nº 256/2018:

A CONSERVADORA: DENISIA ALMEIDA DA GRAÇA

EXTRACTO

Certifico narrativamente para efeitos de publicação, que nesta Conservatória a meu cargo e nos termos do disposto na alínea b) do número 1 do artigo 9.º, da Lei número 25/VI/2003, de 21 de Julho, foi constituída uma Associação sem fins lucrativos denominada ASSOCIAÇÃO DE PAIS E ENCARREGADOS DE EDUCAÇÃO DA EPCV-CELP - APEE-EPCV, com sede na Escola Portuguesa de Cabo Verde – Centro de Ensino e da Língua Portuguesa - Cidadela, Cidade da Praia, de duração indeterminada, com o patrómino inicial de cinco mil escudos, tendo por objeto:

- Contribuir, por todos os meios ao seu alcance, para que os pais e encarregados de educação possam cumprir integralmente a sua missão de educadores;
- Contribuir para o desenvolvimento equilibrado da personalidade do aluno;
- Propugnar por uma política de ensino que respeite e promova os valores fundamentais da pessoa humana.

VINCULAÇÃO: A APEE-EPCV só fica obrigada pela assinatura conjunta de dois membros do Conselho executivo, sendo obrigatória a do Presidente ou na ausência deste, do Tesoureiro.

ÓRGÃOS:

MESA DE ASSEMBLEIA:

Presidente: Júlio César dos Reis Martins Júnior.

Vice-Presidente: Júlia Maria Dantas Bernardino Monteiro.

Secretária: Neidja Cristina de Sousa Lima.

CONSELHO EXECUTIVO:

Presidente: Jhonny Alexander Mosquera Ocampo

Vice-Presidente: Anne-Laure, Marie, Ivy Maddy Pereira de Pina.

Tesoureira: Valdira Helena Pires Pereira Neves Vieira.

Secretária Geral: Eluneida Samira da Conceição dos Santos.

Vogal: Joana Arala Gomes da Silva Rosa.

Suplente: João Paulo Aimé Gomes.

Suplente: Ana Maria Ramero Villegas.

CONSELHO FISCAL:

Presidente: Laércio António Gomes Évora.

Vogal: Valéria Patrícia Monteiro Andrade Semedo.

Vogal: Cláudia Elizabete Santos Salomão.

Duração do mandato: 1 (um) ano.

Está conforme o original.

Conservatória de Registo das Pessoas Coletivas, aos 22 de maio de 2018. – A Conservadora: *Denísia Almeida da Graça*

Extrato de publicação de sociedade nº 257/2018:

A CONSERVADORA: DENISIA ALMEIDA DA GRAÇA

EXTRACTO

Certifico narrativamente para efeitos de publicação, que nesta Conservatória a meu cargo, se encontra exarado um registo de mudança de sede da sociedade comercial anónima denominada “LACHESI - CABO VERDE, SA”, com sede em Palmarejo Baixo, Cidade da Praia e o capital social de 12.500.000\$00, matriculada na Conservatória dos Registos Comercial e Automóvel, sob o número 05613/2009/02/20.

ARTIGO ALTERADO: 2º.

TERMOS DA ALTERAÇÃO:

SEDE: Centro Histórico, Rua Cristiano de Sena Barcelos, nº 8, 2º Frente, Cidade do Mindelo – São Vicente.

Está conforme o original.

Conservatória dos Registos Comercial e Automóvel da Praia, aos 24 de maio de 2018. – A Conservadora, *Denísia Almeida da Graça*.

Cartório Notarial da Região de Primeira Classe de São Vicente

Extrato de publicação de associação nº 258/2018:

O NOTÁRIO: JOÃO DE DEUS NOBRE CHANTRE LOPES DA SILVA

EXTRACTO

Certifico, para efeito de publicação nos termos do disposto na alínea b) do nº 1 do artigo 9º da lei nº 25/VI/2003, de 21 de julho, que no dia dois de março de dois mil e dezoito, no Cartório Notarial da Região de Primeira Classe de São Vicente, perante a notária Dr.ª Jandira dos Santos dos Santos Cardoso Vieira, foi lavrada no livro de notas para escrituras diversas número B/63, a folhas 23vº verso, a escritura de constituição da associação denominada, “ASSOCIAÇÃO DE TRANSPORTE TURÍSTICO DO MINDELO”, contribuinte fiscal número cinco sete cinco um nove três cinco zero seis, pessoa coletiva de direito privado sem fins lucrativos, com sede social em Mindelo – São Vicente, de duração indeterminada, com património inicial de dez mil escudos, que será representada perante terceiros, em juízo e fora dele, pelo Presidente da Direção nos termos estatutários, e cujos fins é:

1. A promoção cultural, desportista, recreativa e social dos respetivos associados, tanto no âmbito local como no internacional. 2. Para atingir os seus objetivos a associação de transporte Turístico, propõe-se: a) Organizar reflexões e debates sobre o turismo, veicular informações para os associados; b) Promover convívios culturais e recreativos, passeios e outras iniciativas sociais; c) Implementar as atividades de carácter social e lúdico que venham a ser consideradas úteis para os associados. 3. A Associação tem também como fim a exploração da atividade comercial, instalado dentro do local da sede da Associação, como forma de sustentar as atividades acima referidas.

Está conforme

Cartório Notarial da Região de Primeira Classe de São Vicente, em Mindelo, aos 18 de maio de 2018. – O Notário, *João de Deus Nobre Chantre Lopes da Silva*.

**Conservatória dos Registos e Cartório Notarial da Região
de 2ª Classe da Boa Vista**

Extrato de publicação de associação nº 259/2018:

CONSERVADORA/NOTÁRIA: ISABEL MARIA GOMES DA VEIGA

EXTRACTO

Certifico narrativamente para efeitos de publicação, que nesta Conservatória, a meu cargo, se encontra exarada um registo de nomeação de novos Órgãos Sociais da Associação denominada “ASSOCIAÇÃO REGIONAL DE BASQUETEBOL DA BOA VISTA”, NIF:566318202, com sede na Cidade de Sal Rei, com o capital social cinco mil escudos, matriculada sob o nº 346/2012.

ÓRGÃOS SOCIAIS:

Presidente: Filomena Cecília Gonçalves da Graça.

Vice-Presidente: Maria Teresa Barbosa Soares de Brito.

Tesoureira: Orquidia Lorena Vieira Livramento Dom

Vogais: Davidson Lopes Maurício; Eric da Graça Firmino; Izilda Lima Nascimento Varela; Nuno Jorge Monteiro Neves; Saise dos Santos Silva.

Conservatória dos Registos e Cartório Notarial da Região da Segunda Classe da Boa Vista, aos 27 de junho de 2017 – A Conservadora/Notária *Isabel Maria Gomes da Veiga*.

**Conservatória dos Registos e Cartório Notarial da Região
de Segunda Classe do Tarrafal de Santiago**

Extrato de publicação de sociedade nº 260/2017:

CONSERVADOR, P/S: DANIEL LOPES FERREIRA

EXTRACTO

Certifico narrativamente e para efeitos de publicação, que nesta Conservatória a meu cargo, se encontra exarado um registo de alteração de Cessão de quotas, da administração da sociedade denominada “SEVEP – SOCIEDADE EMPRESARIAL DE VENDA DE PEIXE, LDA”, matriculada sob o nº 244840806/2932720160211, com sede na Cidade do Tarrafal, de duração indeterminada, NIF 244840806.

ARTIGOS ALTERADOS: 4º e 5º

TERMOS DAS ALTERAÇÕES:

CAPITAL: O capital social, integralmente realizado em dinheiro, é de vinte mil escudos e passa a socio único.

ADMINISTRAÇÃO: A administração e representação fica a cargo do socio único Francisco de Paula Tavares Nunes Sanches.

ADMINISTRADOR:

1º - Francisco de Paula Tavares Nunes Sanches, solteiro, maior, residente em França, B.I nº 129693, passado na Praia, aos 02-08-2017 NIF nº 112969330.

FORMA DE OBRIGAR: A sociedade vincula-se pela assinatura do gerente.

Conta registada sob o nº 470/2018.

Está conforme o original.

Cartório Notarial do Tarrafal de Santiago, aos 16 de maio de 2018.
– O Notário p/s, *Daniel Lopes Ferreira*.



**II SÉRIE
BOLETIM
OFICIAL**

Registo legal, nº 2/2001, de 21 de Dezembro de 2001

Endereço Electronico: www.incv.cv



*Av. da Macaronésia, cidade da Praia - Achada Grande Frente, República Cabo Verde.
C.P. 113 • Tel. (238) 612145, 4150 • Fax 61 42 09
Email: kioske.incv@incv.cv / incv@incv.cv*

I.N.C.V., S.A. informa que a transmissão de actos sujeitos a publicação na I e II Série do *Boletim Oficial* devem obedecer as normas constantes no artigo 28º e 29º do Decreto-Lei nº 8/2011, de 31 de Janeiro.