



BOLETIM OFICIAL

S U P L E M E N T O

S U M Á R I O

Agência de Aviação Civil:

Conselho de Administração.

AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL

Conselho de Administração

DELIBERAÇÃO N.º 02/2009

Ao abrigo do disposto no artigo 173º do Código Aeronáutico (Decreto-Legislativo n.º 1/2001 de 20 Agosto) e da alínea *a*) do n.º 2 do artigo 12º dos estatutos da Agência de Aviação Civil aprovado pelo Decreto-Lei 24/2008, de 12 de Julho, o Conselho de Administração da AAC aprovou a 27 de Fevereiro de 2009 a segunda edição da Parte 9 Certificação e Administração do Operador Aéreo, dos regulamentos aeronáuticos de Cabo Verde (CV CAR), em versão portuguesa.

Esta nova edição, que inclui um novo sistema de numeração, reflecte as últimas emendas ao Anexo 6, Parte 1, e Anexo 18 à Convenção sobre a Aviação Civil Internacional e estabelece, como uma das mais importantes alterações, o requisito do exercício de actividades de manutenção de aeronaves apenas por organizações aprovadas de acordo com a Parte 6, a partir de 30 de Junho de 2009.

Uma versão inglesa, não oficial, será publicada no site da AAC, em wv.aac.cv.

Conselho de Administração da Agência da Aviação Civil, na Praia aos 27 de Fevereiro de 2009. — O Presidente, *Carlos Brazão Monteiro*.

9.A CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO

9.A.105 Aplicabilidade

- (a) A Parte 9 aplica-se ao transporte de passageiros, carga ou correio por remuneração ou aluguer por parte sede principal de negócios ou residência permanente se localiza em Cabo Verde.
- (b) Esta Parte dos regulamentos determina os requisitos para a certificação original e continuação da validade dos certificados de operador aéreo (AOC) emitidos pela Autoridade.
- (c) Excepto onde especificamente indicado, a Parte 9 aplica-se a todas as operações de transporte aéreo comercial efectuadas por titulares de AOC para os quais Cabo Verde é o Estado do Operador.

9.A.110 Definições

- (a) Para os fins da Parte 9, deverão aplicar-se as seguintes definições—
- (1) **Acidente com mercadorias perigosas.** Uma ocorrência associada e relacionada com o transporte de mercadorias perigosas que resulte em lesões fatais ou sérias numa pessoa ou em danos graves em bens.
 - (2) **Acordo de intercâmbio.** Um contrato de locação que permite que um transportador aéreo proceda a uma locação sem tripulação e assuma ou ceda o controlo operacional de uma aeronave num aeródromo.
 - (3) **Administrador responsável.** A pessoa que a Autoridade considera aceitável, investida da autoridade corporativa, para garantir que todas as operações e actividades de manutenção se possam financiar e executar em conformidade com as normas de segurança exigidas pela Autoridade, e quaisquer requisitos adicionais definidos pelo operador.
 - (4) **Aeronave cargueira.** Qualquer aeronave que transporte mercadorias ou bens e não passageiros. Neste contexto, os seguintes não são considerados passageiros:
 - (i) Um membro da tripulação;

(ii) Um funcionário do operador permitido, por, e transportado em conformidade com as instruções contidas no Manual de Operações;

(iii) Um representante autorizado de uma Autoridade;

(iv) Uma pessoa com deveres em relação a uma carga particular a bordo.

- (5) **Agente de assistência.** Uma agência que desempenha em nome do operador algumas ou todas as funções deste último incluindo a recepção, carga, descarga, transferência ou outros processos de gestão de passageiros ou carga.
- (6) **Análise de dados de voo.** O processo de analisar os dados de voo registados, de modo a melhorar a segurança das operações de voo.
- (7) **Caderneta Técnica da aeronave.** Um documento transportado na aeronave que contém uma secção de registos de viagem e uma secção de registos de manutenção.
- (8) **Certificado de operador aéreo (AOC).** Um certificado que autoriza um operador a conduzir operações de transporte aéreo comercial especificadas.
- (9) **Condições meteorológicas de voo visual.** As condições meteorológicas expressas em termos de visibilidade, distância das nuvens e tecto, equivalentes ou superiores aos mínimos especificados.
- (10) **Condições meteorológicas por instrumentos (IMC).** As condições meteorológicas expressas em termos de visibilidade, distância das nuvens e tecto, inferiores aos mínimos especificados para as condições meteorológicas visuais.
- (11) **Conformidade de manutenção.** Um documento que contém uma certificação que confirma que o trabalho de manutenção ao qual diz respeito foi efectuado de uma forma satisfatória, tanto de acordo com os dados aprovados, como com os procedimentos descritos no manual de procedimentos da organização de manutenção.
- (12) **Conformidade de navegabilidade.** As aeronaves do operador aéreo são declaradas aptas para o serviço depois de uma manutenção por uma pessoa especificamente autorizada pelo operador aéreo em vez de um indivíduo ou organização de manutenção em seu próprio nome. Com efeito, a pessoa que assina a conformidade, actua na qualidade de agente autorizado do operador e certifica que a manutenção coberta pela declaração foi efectuada de acordo com o programa de manutenção contínua do operador aéreo. A responsabilidade por cada passo da manutenção efectuada é suportada pela pessoa que assina por esse passo e a conformidade de navegabilidade certifica todo o conjunto de tarefas de manutenção. Esta disposição não reduz, de modo algum, a responsabilidade dos técnicos de manutenção de aeronaves (AMT) ou as organizações de manutenção pelas funções ou tarefas de manutenção que executem ou supervisionem. O operador aéreo é obrigado a designar, pelo nome ou função, cada AMT ou organização de manutenção autorizada a assinar a conformidade de navegabilidade. Além disso, o operador aéreo deve definir quando é que a declaração de conformidade é necessária. Normalmente, uma declaração de conformidade é necessária depois de inspecções determinadas pelas especificações de operações e actividades de manutenção envolvendo inspecções, e qualquer outra manutenção significativa.
- (13) **Controlo da qualidade.** O processo regulatório de inspecção através do qual o desempenho actual é comparado com critérios, como a manutenção dos padrões dos produtos aeronáuticos fabricados, e qualquer diferença é tratada em conformidade.

- (14) **Controlo operacional.** O exercício da autoridade sobre o início, continuação, alternância ou término de um voo no interesse da segurança da aeronave e da regularidade e eficácia do voo.
- (15) **Denominação de embarque.** A denominação a ser utilizada para descrever um artigo ou substância em particular em todos os documentos e notificações de embarque e, se apropriado, nas embalagens.
- (16) **Dispositivo de carga unitarizada.** Qualquer tipo de contentor de aeronave, paleta de aeronave com rede, ou paleta de aeronave com rede sobre um iglú.
- (17) **Documento de transporte de mercadorias perigosas.** Um documento especificado pelas Instruções Técnicas da ICAO para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas pelo Ar (Ver definição abaixo). É preenchido pela pessoa que oferece as mercadorias perigosas para transporte aéreo e contém informações sobre essas mercadorias perigosas. O documento inclui uma declaração assinada, indicando que as mercadorias perigosas se encontram descritas na totalidade e com precisão pelas designações de embarque e números UN próprios (se atribuídos) e estão correctamente classificadas, embaladas, marcadas, etiquetadas e em condições próprias para transporte.
- (18) **Embalado.** O produto completo da operação de embalagem consistindo na embalagem e no seu conteúdo preparados para o transporte.
- (19) **Embalagem.** Os receptáculos e quaisquer outros componentes ou materiais necessários para que o receptáculo desempenhe a sua função de contenção e assegure a conformidade com os requisitos de embalagem.
- (20) **Especificações de operações** – As autorizações, condições e limitações associadas ao certificado do operador aéreo e sujeitas às condições contidas no manual de operações.
- (21) **Estado de Origem.** O Estado no qual as mercadorias perigosas foram embarcadas numa aeronave pela primeira vez.
- (22) **Excepção.** Uma disposição desta Parte que exclui um item específico de mercadorias perigosas dos requisitos normalmente aplicáveis a esse item.
- (23) **Expedição.** Um ou mais embalados de mercadorias perigosas aceites por um operador de um expedidor numa dada altura e num dado endereço, recepcionadas num lote e sendo enviadas para um dado destinatário num dado endereço de destino.
- (24) **Garantia da qualidade.** A garantia da qualidade, à diferença de controlo da qualidade, envolve actividades nas áreas de negócios, sistemas e auditorias técnicas. Um conjunto de acções predeterminadas e sistemáticas que são necessárias para proporcionar a certeza adequada de que um produto ou serviço satisfaz os requisitos de qualidade.
- (25) **Incidente com mercadorias perigosas.** Uma ocorrência, que não seja um acidente com mercadorias perigosas, associada e relacionada com o transporte de mercadorias perigosas, não ocorrendo necessariamente a bordo de uma aeronave, que resulte em lesões numa pessoa, danos em bens, fogo, ruptura, derramamento, fuga de fluidos ou de radiação, ou outra evidência de que a integridade da embalagem não foi mantida. Qualquer ocorrência relativa ao transporte de mercadorias perigosas que ponha em risco de forma séria uma aeronave ou os seus ocupantes é considerada como constituindo um incidente com mercadorias perigosas.
- (26) **Isenção.** Uma autorização emitida por uma autoridade nacional adequada que estipula a isenção relativamente às disposições desta Parte.
- (27) **Instruções Técnicas.** A última edição efectiva das *Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas pelo Ar* (Doc. 9284-AN/905), incluindo o suplemento e qualquer apêndice, aprovada e publicada pelo Conselho da ICAO. O termo “Instruções Técnicas” é usado nesta Parte.
- (28) **Lesões sérias.** Uma lesão que seja sofrida por uma pessoa num acidente e que:
- (i) Necessite de hospitalização por mais de 48 horas, com início dentro dos sete dias a partir da data em que a lesão foi provocada;
 - (ii) Resulte numa fractura de qualquer osso (excepto fracturas simples dos dedos da mãos, dedos dos pés ou nariz); ou
 - (iii) Envolve lacerações que causem hemorragia grave, danos nos nervos, músculos ou tendões; ou
 - (iv) Envolve uma lesão em qualquer órgão interno; ou
 - (v) Envolve queimaduras de segundo ou terceiro grau, ou quaisquer queimaduras que afectem mais de 5% da superfície do corpo; ou
 - (vi) Envolve uma exposição confirmada a substâncias infecciosas ou radiação nociva.
- (29) **Lista de desvio de configuração (CDL).** Uma lista estabelecida pela organização responsável pela concepção do tipo com a aprovação do Estado de Desenho que identifica quaisquer partes externas de um tipo de aeronave que possam estar em falta no início de um voo, e que contém, se necessário, qualquer informação sobre as limitações de operação associadas e a correcção do desempenho.
- (30) **Lista de verificação para aceitação.** Um documento usado para auxiliar a execução de uma inspecção ao aspecto exterior dos embalados de mercadorias perigosas e seus documentos associados para determinar se todos os requisitos adequados foram cumpridos.
- (31) **Manual de controlo de manutenção.** Um documento que descreve os procedimentos do operador necessários para garantir que toda a manutenção planeada e não planeada é executada na aeronave do operador a tempo e de uma forma controlada e satisfatória.
- (32) **Manual de operação da aeronave.** Um manual, aceitável para a Autoridade, contendo os procedimentos normais, anormais e de emergência, listas de verificação, limitações, informações sobre o desempenho, detalhes dos sistemas da aeronave e todo o outro material relevante para a operação da aeronave.
- (33) **Manual de operações.** Um manual contendo procedimentos, instruções e orientação para uso do pessoal operacional na execução das suas funções.
- (34) **Membro da tripulação de voo.** Um membro da tripulação com licença encarregue de funções essenciais para a operação da aeronave na cabina de pilotagem durante um período de serviço de voo.
- (35) **Número UN.** O número de quatro dígitos atribuído pelo Comité de Peritos das Nações Unidas para o Transporte de Mercadorias Perigosas para identificar uma substância ou um grupo particular de substâncias.
- (36) **Operação de transporte aéreo comercial.** Uma operação com uma aeronave envolvendo o transporte de passageiros, carga ou correio por uma remuneração ou aluguer.
- (37) **Overpack.** Um conteúdo usado por um único expedidor para conter um ou mais embalados e formar uma unidade de tratamento para conveniência de tratamento e acomodação.

(38) **Plano de voo operacional.** O plano do operador para a condução segura do voo com base na consideração do desempenho da aeronave, doutras limitações de operação e das condições relevantes esperadas na rota a ser seguida e nos aeródromos e ou heliportos respeitantes.

(39) **Princípios relativos a factores humanos.** Os princípios aplicáveis à concepção aeronáutica, certificação, formação, operações e manutenção e que procuram a interconexão segura entre a pessoa e outros componentes do sistema através de uma consideração adequada do desempenho humano.

(40) **Responsável directo.** Uma pessoa designada para uma posição na qual ela é responsável pelo trabalho de uma oficina ou estação que executou a manutenção, manutenção preventiva, ou modificações, ou outras funções que afectam a navegabilidade da aeronave.

(41) **Sistema da qualidade.** A estrutura organizacional, responsabilidades, procedimentos, processos e recursos para implementação da gestão da qualidade.

(42) **Sistema de documentos de segurança de voo.** Um conjunto de documentação interrelacionada estabelecido pelo operador, compilando e organizando a informação necessária para as operações de voo e de terra, e compreendendo, no mínimo, o manual de operações e o manual de controlo de manutenção do operador.

(43) **Sistema de gestão da segurança (SMS).** Uma abordagem organizada da gestão da segurança, incluindo as estruturas organizacionais, responsabilidades, políticas e procedimentos necessários.

(44) **Tempo de aderência (holdover time).** O tempo estimado para o fluido de degelo e ou anti-gelo evitar a formação de geada ou gelo e a acumulação de neve nas superfícies protegidas de uma aeronave. O tempo de aderência (holdover time) inicia-se quando a aplicação do fluido de degelo e ou anti-gelo começa, e expira quando o fluido de degelo ou anti-gelo aplicado na aeronave perde a sua eficácia.

(45) **Treino para proficiência.** O processo do piloto verificador ministrar cada manobra e procedimento a um piloto conforme necessário até à sua execução com sucesso durante o período de formação.

9.A.115 Abreviaturas

(a) As seguintes abreviaturas são usadas na Parte 9.

- (1) AOC – Certificado de Operador Aéreo
- (2) OMA – Organização de Manutenção Aprovada
- (3) ATP – Piloto de Linha Aérea
- (4) TAC – Transporte Aéreo Comercial
- (5) CDL – Lista de Desvio de Configuração
- (6) IMC – Condições meteorológicas para voo por Instrumentos
- (7) MEL – Lista de Equipamento Mínimo
- (8) PBN – Navegação baseada em critérios de performance
- (9) SMS – Sistema de Gestão da Segurança
- (10) UN – Nações Unidas

9.A.120 Certificado de operador aéreo

(a) Um operador não deverá envolver-se no transporte aéreo comercial a não ser que esteja na posse de um AOC válido emitido pela Autoridade.

(b) Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave em operações de transporte aéreo comercial que não estejam autorizadas pelos termos, condições e limitações do seu AOC e suas especificações de operações.

(c) O titular de um AOC deverá manter-se sempre em conformidade com os termos, condições de emissão e requisitos de manutenção do AOC, de modo a manter a posse desse certificado.

(d) A falta de conformidade pode resultar na emenda, revogação ou suspensão do AOC.

9.A.125 Candidatura ao certificado de operador aéreo

(a) Um operador que se candidate a um AOC junto da Autoridade deverá apresentar uma candidatura—

(1) No formulário e do modo determinado pela Autoridade; e

(2) Contendo qualquer informação que a Autoridade exija que o candidato apresente.

(b) O candidato deverá apresentar a candidatura a uma emissão inicial de um AOC pelo menos 90 dias antes da data prevista da operação;

(c) Na altura da candidatura, o candidato deverá fornecer toda a informação e manuais exigidos sob esta Parte.

9.A.130 Emissão ou recusa de um certificado de operador aéreo

(a) A Autoridade pode emitir um AOC se, após investigação, a Autoridade considerar que o candidato—

(1) É um cidadão de Cabo Verde;

(2) Possui o seu domicílio permanente em Cabo Verde;

(3) Possui o seu domicílio profissional principal e sua sede social, se for o caso, localizado em Cabo Verde;

(4) Cumpre com os regulamentos e critérios aplicáveis ao titular de um AOC;

(5) Está propriamente e adequadamente equipado para operações em segurança no transporte aéreo comercial e manutenção de aeronaves; e

(6) Demonstrou uma organização adequada, um método de controlo e supervisão das operações de voo, um programa de formação assim como acordos de assistência em terra e de manutenção consistentes com a natureza e a extensão das operações especificadas.

(7) Possui a autoridade económica emitida pela Autoridade sob as disposições da legislação nacional aplicável.

(b) A Autoridade pode recusar a candidatura a um AOC se a Autoridade considerar que—

(1) O candidato não está propriamente ou adequadamente equipado ou não é capaz de conduzir operações no transporte aéreo comercial em segurança;

(2) O candidato possuiu anteriormente um AOC que foi revogado; ou

(3) Um indivíduo que contribuiu para as circunstâncias que causaram o processo de revogação de um AOC obtém uma propriedade substancial ou está contratado numa posição exigida por este regulamento.

9.A.135 Conteúdo do certificado de operador aéreo

(a) O AOC irá consistir em dois documentos—

(1) Um certificado de uma página para apresentação pública assinado pela Autoridade, de acordo com o esquema na IS: 9.A.135 a); e

- (2) As especificações de operações do AOC, de várias páginas, contendo as autorizações, condições e limitações especificadas, aplicáveis ao certificado do titular do AOC.

(b) A Autoridade fará emitir um AOC, o qual irá conter—

- (1) O Estado do Operador e a Autoridade emissora;
- (2) O número e a data de expiração do certificado do operador;
- (3) O nome do operador, o nome comercial (se diferente) e o endereço da sede principal de negócios;
- (4) A data de emissão e o nome, assinatura e a função do representante da Autoridade; e
- (5) A localização, num documento controlado trazido a bordo, onde os contactos do pessoal de gestão operacional pode ser contactado.

(c) As especificações de operações associadas ao certificado do operador aéreo deverão seguir o esquema e conter pelo menos a informação listada na IS 9.A.135 b).

9.A.140 Duração do certificado de operador aéreo

(a) Um AOC, ou qualquer parte do AOC, emitido pela Autoridade é efectivo durante 24 meses a não ser que —

- (1) A Autoridade altere, suspenda, revogue ou de outra forma cancele o certificado;
- (2) O titular do AOC devolva o mesmo à Autoridade; ou
- (3) O titular do AOC suspenda as operações durante mais de 60 dias.

(b) Um titular de AOC deverá submeter a candidatura à renovação de um AOC pelo menos 30 dias antes do final do período de validade em vigor.

9.A.145 Emenda do certificado de operador aéreo

(a) A Autoridade pode emendar um AOC se—

- (1) A Autoridade determinar que a segurança do transporte aéreo comercial e o interesse público requerem a emenda; ou
- (2) O titular do AOC se candidatar a uma emenda, e a Autoridade determinar que a segurança do transporte aéreo comercial e o interesse público permitem a emenda.

(b) Se a Autoridade estipular por escrito que existe uma emergência que requer uma emenda imediata no interesse público em relação à segurança no transporte aéreo comercial, tal emenda torna-se efectiva sem suspensão na data em que o titular do AOC recebe a notificação.

(c) O titular de um AOC pode recorrer da emenda, mas deverá actuar de acordo com a mesma, a não ser que esta seja subsequentemente retirada.

(d) As emendas propostas pela Autoridade, que não emendas de emergência, tornam-se efectivas 30 dias depois da notificação ao titular do AOC, a não ser que o titular do AOC recorra da proposta por escrito antes da data efectiva. A entrada de um recurso suspende a data efectiva até o processo de recurso estar completado.

(e) As emendas propostas pelo titular do AOC deverão ocorrer pelo menos 30 dias antes da data planeada de qualquer operação sob essa emenda.

(f) Nenhuma pessoa pode desempenhar uma operação de transporte aéreo comercial para a qual é necessária uma emenda ao AOC, a não ser que tenha recebido uma notificação da aprovação por parte da Autoridade.

9.A.150 Acesso para inspecção

(a) Para determinar a continuação da conformidade com os regulamentos aplicáveis, o titular do AOC deverá—

- (1) Garantir à Autoridade acesso irrestrito e ininterrupto a qualquer uma das suas organizações, instalações e aeronaves e cooperação;
- (2) Garantir que seja concedido à Autoridade acesso e cooperação relativamente a qualquer organização ou instalações que tenha contratado para serviços associados às operações de transporte aéreo comercial e manutenção; e
- (3) Conceder à Autoridade acesso livre e ininterrupto à cabina de pilotagem da aeronave durante as operações de voo.

(b) O titular de um AOC deverá fornecer à Autoridade um lugar frontal de observador em cada um das aeronaves do titular do AOC a partir do qual as acções e conversas da tripulação de voo possam ser facilmente observadas.

(c) A conveniência da localização do lugar e a aptidão para controlar as acções, conversas e radiocomunicações dos membros da tripulação são determinadas pela Autoridade.

9.A.155 Condução de testes e inspecções

(a) A autoridade fará conduzir uma supervisão contínua do titular do AOC para confirmar a contínua elegibilidade do titular do AOC para possuir o seu AOC e as aprovações associadas.

(b) O titular do AOC deverá permitir que a Autoridade conduza testes e inspecções, em qualquer altura e local, para determinar se o titular do AOC está em conformidade com as leis, regulamentos e termos, condições e limitações do AOC aplicáveis.

(c) O titular do AOC deverá tornar disponível no seu domicílio profissional principal os actualis—

- (1) Certificado de Operador Aéreo e suas especificações de operações;
- (2) Manuais de Operações e de Manutenção; e
- (3) Uma lista que inclua a localização e as posições de indivíduos responsáveis por cada registo, documento e relatório requeridos a serem mantidos pelo titular do AOC sob as leis, regulamentos ou critérios aplicáveis.

(d) A falta de disponibilização por parte do titular de um AOC à Autoridade, mediante pedido, de qualquer registo, documento, certificado ou relatório, é motivo para a Autoridade suspender o AOC ou qualquer das suas especificações de operações.

9.B CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO E CONTINUAÇÃO DA VALIDADE

9.B.105 Aplicabilidade

(a) A Sub-Parte 9.B estabelece os requisitos aplicáveis à emissão e validade contínua de todos os certificados de operador aéreo.

9.B.200 ADMINISTRAÇÃO

9.B.205 Base de operações

(a) O titular de um AOC deverá manter uma base principal de operações.

(b) O titular de um AOC que esteja autorizado a conduzir manutenção pela posse de um certificado de OMA deverá manter uma base principal de operações e uma base principal de manutenção.

(c) O titular de um AOC pode estabelecer uma base principal de operações e uma base principal de manutenção na mesma localização ou em localizações separadas.

(d) O titular de um AOC deverá notificar por escrito à Autoridade com pelo menos 30 dias de antecedência a intenção de estabelecer ou alterar a localização de qualquer das duas bases.

9.B.210 Pessoal de gestão requerido para as operações de transporte aéreo comercial

(a) O titular de um AOC deverá ter um administrador responsável, que a Autoridade considere aceitável, investido da autoridade corporativa necessária para garantir que todas as operações e actividades de voo e de manutenção se possam financiar e executar em conformidade com os mais elevados critérios de segurança exigidos pela Autoridade.

(b) Ao conduzir operações de transporte aéreo comercial, o titular do AOC deverá possuir pessoal qualificado, com competência comprovada na aviação civil, disponível para prestar serviço em regime de tempo inteiro nas seguintes posições ou equivalentes:

- (1) Director de Operações;
- (2) Piloto Chefe;
- (3) Director de Segurança;
- (4) Director de Manutenção;

Nota: “Competência na aviação civil” significa que um indivíduo deverá possuir uma qualificação técnica e experiência em gestão que a Autoridade considere aceitáveis relativamente à posição a ocupar.

(c) A Autoridade pode aprovar posições ou um número de posições, que não as listadas, se o titular do AOC for capaz de demonstrar que consegue executar a operação com o mais elevado grau de segurança sob a direcção de menos ou categorias diferentes de pessoal de gestão graças—

- (1) Ao tipo de operações envolvidas;
- (2) Ao número de aeronaves utilizadas; e
- (3) À área de operação.

(d) Requisitos adicionais relativos ao pessoal de gestão são estabelecidos na Norma de Implementação IS: 9.B.210.

(e) Os indivíduos que prestem serviço nas posições exigidas ou aprovadas sob esta secção e qualquer pessoa em posição de exercer controlo sobre as operações conduzidas sob o AOC deverão:

- (1) Estar qualificados mediante instrução, experiência e conhecimentos especializados;
- (2) Desempenhar as suas funções de maneira a satisfazer os requisitos legais aplicáveis e manter a segurança das operações; e
- (3) Na medida das responsabilidades, possuir uma compreensão total das seguintes matérias em relação às operações do titular do AOC:
 - (i) Normas de segurança aeronáutica e práticas de operação seguras;
 - (ii) Os presentes Regulamentos de Aviação Civil (CV CAR);
 - (iii) As especificações de operações do titular do AOC;
 - (iv) Todos os requisitos apropriados de manutenção e aeronavegabilidade desta Parte;
 - (v) Os requisitos em matéria de manuais desta Parte.

(f) O titular de um AOC deverá:

- (1) Declarar nas disposições gerais de política do manual de operações as funções, as responsabilidades e atribuições do pessoal exigido nesta secção;
- (2) Listar no manual os nomes e os endereços profissionais dos indivíduos nomeados para tais posições; e
- (3) Notificar a Autoridade qualquer alteração do pessoal ou qualquer vaga em qualquer das posições listadas, num período de 10 dias após a verificação de tal alteração ou vaga.

9.B.215 Sistema da qualidade

(a) O titular de um AOC deverá estabelecer um sistema da qualidade e designar um gestor da qualidade para monitorar o cumprimento e a conveniência dos procedimentos exigidos para garantir práticas de operação seguras e a aeronavegabilidade das aeronaves. A monitorização do cumprimento deverá incluir um sistema de retorno ao administrador responsável, para garantir a adopção de medidas correctivas, quando necessário.

(b) O titular de um AOC deverá garantir que o sistema da qualidade inclua um programa de garantia da qualidade que contenha os procedimentos designados para verificar que todas as operações estão a ser conduzidas em conformidade com todos os requisitos, normas e procedimentos aplicáveis.

(c) O sistema da qualidade e o gestor da qualidade deverão ser aceitáveis para a Autoridade.

(d) O titular de um AOC deverá descrever o sistema da qualidade na documentação relevante, conforme especificado na IS: 9.B.215.

(e) Não obstante o parágrafo (a) acima, a Autoridade pode aceitar a nomeação de dois gestores da qualidade, um para as operações e outro para a manutenção, desde que o operador tenha estabelecido uma unidade de gestão da qualidade para garantir que o sistema da qualidade se aplica de maneira uniforme em toda a exploração.

(f) Nos casos em que o titular do AOC seja uma OMA, o sistema de gestão da qualidade do titular do AOC pode ser combinado com os requisitos de uma OMA e apresentado para aceitação à Autoridade e ao Estado de Registo para aeronaves não registadas em Cabo Verde.

9.B.220 Apresentação e revisão dos manuais de políticas e procedimentos

(a) O manual exigido por esta parte deverá:

- (1) Incluir as instruções e informações necessárias de modo a permitir que o pessoal envolvido desempenhe as suas funções e responsabilidades com um elevado grau de segurança;
- (2) Ser elaborado de uma forma que seja fácil de revisar e conter um sistema que permita ao pessoal determinar o estado actual da revisão de cada manual;
- (3) Levar a data da última revisão em cada página pertinente;
- (4) Não ser contrário a qualquer regulamento de Cabo Verde aplicável e às especificações de operações do titular do AOC; e
- (5) Cada manual deverá incluir uma referência aos regulamentos de aviação civil apropriados.

(b) O titular de um manual exigido por esta Parte deverá manter o mesmo actualizado com as emendas ou revisões fornecidas pelo operador.

(c) Nenhuma pessoa poderá causar a aplicação de quaisquer políticas ou procedimentos para as operações de voo ou funções de navegabilidade sem a devida coordenação previa com a Autoridade.

(d) O titular de um AOC deverá apresentar as políticas ou procedimentos propostos à Autoridade pelo menos 30 dias antes da data prevista para a sua aplicação. Quando emendas ou revisões imediatas forem exigidas no interesse da segurança, estas podem ser publicadas e aplicadas imediatamente, desde que tenha sido submetido um pedido relativo a qualquer aprovação exigida.

9.B.225 Preenchimento e manutenção de registos

(a) O titular do AOC deverá garantir que todos os registos exigidos por esta Parte para serem preenchidos o sejam:

- (1) Para qualificação ou navegabilidade - antes do uso da pessoa, aeronave ou componente nas operações de transporte aéreo comercial.

- (2) Para todos os outros registos, conforme a informação necessária é fornecida à pessoa designada para concluir o registo.
- (b) O titular do AOC deverá garantir que o fornecimento de dados necessários à(s) pessoa(s) designadas para preencher um registo específico é efectuado de forma atempada, de modo a que o registo esteja continuamente actualizado e disponível para consideração no planeamento e condução das operações de transporte aéreo comercial.
- (c) O titular do AOC deverá atribuir à(s) pessoa(s) designada(s) para efectuar um registo específico essa designação por escrito e formação e política de orientação por escrito para que o documento seja preenchido de forma atempada e precisa.
- (d) Cada pessoa designada para concluir e ou assinar um registo exigido sob esta Parte deverá efectuar os registos necessários de uma forma precisa e atempada, de modo a que o registo usado no planeamento e condução do transporte aéreo comercial reflecta a verdadeira situação na altura do uso.
- (e) Cada registo exigido para os fins de operações e manutenção do titular do AOC deverá ser preenchido a tinta ou caneta indelével, a não ser que aprovado de outra forma pela Autoridade.
- (f) O titular de um AOC deverá reter os seguintes registos pelo período especificado em IS: 9.B.225.
- (1) Registos de tempo de voo e período de serviço.
 - (2) Registos da tripulação de voo.
 - (3) Registos de formação do pessoal do titular do AOC para o qual é exigido um programa de formação.
 - (4) Registos de combustível e óleo, para cada voo.
 - (5) Registos de manutenção das aeronaves.
 - (6) Plano operacional de voo.
 - (7) Os formulários de preparação de voo listados abaixo —
 - (i) Manifestos de carga preenchidos;
 - (ii) Registos de massa e centragem;
 - (iii) Formulários de despacho de voo;
 - (iv) Planos de voo;
 - (v) Manifestos de passageiros;
 - (vi) Boletins meteorológicos;
 - (8) Caderneta técnica da aeronave, incluindo as seguintes secções listadas abaixo —
 - (i) Secção de registos de viagem;
 - (ii) Secção de registos de manutenção;
 - (9) Registos do registador de voo;
 - (10) Registos do sistema da qualidade;
 - (11) Documento de transporte de mercadorias perigosas;
 - (12) Lista de controlo da recepção de mercadorias perigosas;
 - (13) Registos da dosagem de radiação solar e cósmica.
 - (14) Outros registos que forem exigidos pela Autoridade.
- (g) Para os registos identificados no parágrafo (a)(3) acima, o titular do AOC deverá manter:
- (1) Os registos actualizados que detalhem as qualificações e a formação de todos os seus empregados e pessoal contratado envolvidos no controlo operacional, operações de voo, operações de terra e de manutenção do operador aéreo.
 - (2) Os registos dos empregados que cumprem as funções de membros da tripulação ou de oficiais de operações de voo com detalhes suficientes para determinar se o empregado cumpre

os requisitos de experiência e qualificação requeridos para as funções nas operações de transporte aéreo comercial.

- (h) O titular de um AOC deverá manter os registos de uma forma aceitável para a Autoridade.

9.B.230 Registos dos gravadores de vozes na cabina de pilotagem e dados de voo

- (a) O titular de um AOC deverá reter:

- (1) Os últimos dados de calibração do gravador de dados de voo, incluindo o meio de registo a partir do qual deriva a calibração; e
- (2) A correlação do gravador de dados de voo relativa a uma aeronave de qualquer grupo de aeronaves exploradas pelo titular do AOC—
 - (i) Que sejam do mesmo tipo;
 - (ii) Que tenham o mesmo modelo e o mesmo tipo de instalação de gravador de voo; e
 - (iii) Que não difiram no desenho tipo com relação à instalação original dos instrumentos associados ao gravador.

Nota: A calibração do gravador de dados de voo e a correlação do gravador de dados de voo serão mantidas como parte dos registos de manutenção das aeronaves e seus componentes.

- (b) No caso de um acidente ou incidente que requeira uma notificação imediata à Autoridade, o titular do AOC deverá remover e manter as informações gravadas do gravador de vozes na cabina de pilotagem e do gravador de dados do voo durante pelo menos 60 dias ou, se exigido pela Autoridade, durante um período mais longo.

9.B.235 Aeronaves operadas pelo titular do AOC

- (a) Uma lista actualizada contendo cada aeronave operada pelo titular do AOC deverá ser listada nas suas especificações de operações. O titular de um AOC deverá solicitar à Autoridade uma emenda das suas especificações de operações com antecedência relativamente a qualquer mudança pretendida na lista de aeronaves acima.
- (b) As aeronaves de um outro titular de AOC exploradas sob um acordo de intercâmbio deverão ser incorporadas nas especificações de operações conforme exigido no parágrafo a) acima.

9.B.240 Caderneta técnica da aeronave do titular do AOC

- (a) O titular de um AOC deverá possuir uma caderneta técnica de aeronave que seja levada a bordo da aeronave e que contenha uma secção de registos de viagem e uma secção de registos de manutenção. A secção de registos de viagem é descrita à frente em 9.C.125 e a secção de registos de manutenção é descrita mais à frente em 9.D.145.

Nota: O registo técnico pode ser computadorizado. A secção de registos de viagem e a secção de registo de manutenção podem ser combinadas. Ver IS 9.C.240 para dois exemplos de registo técnico de uma aeronave.

9.B.245 Endoutrinamento nos procedimentos da companhia

- (a) Nenhuma pessoa poderá prestar serviço, nem nenhum titular de um AOC poderá usar uma pessoa como seu empregado a não ser que essa pessoa tenha seguido o programa de endoutrinamento da companhia aprovado pela Autoridade, adequado às funções e responsabilidades pretendidas para essa pessoa.
- (b) O programa de endoutrinamento deverá incluir a formação em conhecimentos e capacidades relacionadas com o desempenho humano, incluindo, em particular, a coordenação com outro pessoal do operador.

Nota: A formação de endoutrinamento, a formação inicial, contínua e outra exigida aos membros da tripulação e oficiais de operações de voo estão contidos na Parte 8.

9.B.250 Sistema de gestão da segurança

- (a) O titular de um AOC deverá estabelecer e manter um sistema de gestão da segurança, de modo a atingir um nível de segurança aceitável, conforme estabelecido pela Autoridade.
- (b) O sistema de gestão da segurança deverá ser aceitável para a Autoridade;
- (c) A partir de 01 de Janeiro de 2010, o sistema de gestão da segurança referido em *a*) deverá:
- (1) Identificar os perigos reais e potenciais para a segurança;
 - (2) Garantir que a acção correctiva necessária para manter um nível de segurança aceitável é implementada;
 - (3) Proporcionar uma monitorização contínua e uma avaliação regular do nível de segurança atingido; e
 - (4) Apontar para um melhoramento contínuo do nível global de segurança.
- (d) Um sistema de gestão da segurança deverá definir claramente as linhas da responsabilidade pela segurança em toda a organização, incluindo uma responsabilidade directa pela segurança por parte da gestão de topo.
- (e) O titular de um AOC que explore aeronaves com uma massa máxima à descolagem certificada de mais de 27,000 kg deverá estabelecer e manter um programa de análise de dados de voo como parte do seu sistema de gestão da segurança.
- (f) O titular de um AOC poderá contratar a operação de um programa de análise de dados de voo a uma outra entidade, retendo a responsabilidade geral pela manutenção de tal programa.
- (g) Um programa de análise de dados de voo deverá ser não punitivo e deverá conter salvaguardas adequadas para proteger a(s) fonte(s) dos dados.

9.B.255 Sistema de documentos de segurança de voo

- (a) O titular de um AOC deverá estabelecer um sistema de documentos de segurança de voo para uso e orientação do pessoal operacional, como parte do seu sistema de gestão da segurança exigido em 9.B.250.
- (b) O desenvolvimento e organização de um sistema de documentos de segurança de voo deverá conter os elementos mínimos do esquema apresentado na IS: 9.B.255.

9.B.300 AERONAVES**9.B.305 Aeronaves autorizadas**

- (a) Nenhuma pessoa poderá explorar uma aeronave no transporte aéreo comercial a não ser que essa aeronave possua um certificado de navegabilidade válido e apropriado, esteja em condições de aeronavegabilidade e cumpra os requisitos de navegabilidade aplicáveis a essas operações, incluindo os relativos à identificação e ao equipamento.
- (b) Nenhuma pessoa poderá explorar qualquer tipo específico de aeronave no transporte aéreo comercial até ter completado a certificação inicial de modo satisfatório, a qual inclui a emissão de um AOC indicando esse tipo de aeronave.
- (c) Nenhuma pessoa poderá explorar uma aeronave adicional ou de substituição, de um tipo para o qual está actualmente autorizada, a não ser que possa mostrar que cada aeronave tenha completado um processo de avaliação para inclusão na frota do titular do AOC.

9.B.310 Locação de aeronaves registadas no estrangeiro sem tripulação

- (a) O titular de um AOC pode efectuar uma locação sem tripulação de uma aeronave registada no estrangeiro para transporte aéreo comercial conforme autorizado pela Autoridade.
- (b) Nenhuma pessoa poderá ser autorizada a explorar uma aeronave registada no estrangeiro a não ser que—

- (1) Exista um acordo vigente entre a Autoridade e o Estado de Registo segundo o qual, enquanto a aeronave estiver a ser explorada pelo titular do AOC emitido por Cabo Verde, serão aplicáveis os regulamentos de operações de Cabo Verde;
- (2) Exista um acordo vigente entre a Autoridade e o Estado de Registo segundo o qual —
 - (i) Enquanto a aeronave estiver a ser explorada pelo titular do AOC, serão aplicáveis os regulamentos de navegabilidade do Estado de Registo; ou,
 - (ii) Se o Estado de Registo concordar em transferir parte ou toda a responsabilidade pela navegabilidade para a Autoridade sob o Artigo 83 bis da Convenção de Chicago, os regulamentos de navegabilidade de Cabo Verde deverão aplicar-se na medida acordada pela Autoridade e pelo Estado de Registo.
- (3) O acordo citado em *b*) reconhece que a Autoridade deverá ter acesso irrestrito e ininterrupto à aeronave em qualquer lugar e a qualquer altura.

- (c) Requisitos adicionais para a locação de aeronaves sem tripulação registadas no estrangeiro estão estabelecidos na IS: 9.B.310.

9.B.315 Intercâmbio de aeronaves

- (a) Nenhuma pessoa pode intercambiar aeronaves com outro titular de um AOC sem a aprovação da Autoridade.
- (b) Requisitos relativos aos acordos de intercâmbio de aeronaves aprovados pela Autoridade estão estabelecidos na IS: 9.B.315.

9.B.320 Locação com tripulação

- (a) Nenhuma pessoa poderá conduzir operações de locação com tripulação em nome de outro operador aéreo salvo em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis do país no qual a operação ocorre e as restrições impostas pela Autoridade.
- (b) Nenhuma pessoa poderá permitir a outra entidade ou operador aéreo conduzir operações de locação com tripulação no seu nome a não ser que—
 - (1) Esse operador aéreo possua um AOC de um Estado Contratante que autorize essas operações; e
 - (2) O titular do AOC notifique a Autoridade de tais operações e proporcione uma cópia do AOC sob o qual tais operações se efectuem.

- (c) Os requisitos adicionais para efectuar uma locação com tripulação de uma aeronave estão especificados na IS: 9.B.320.

9.B.325 Demonstração de evacuação de emergência

- (a) Nenhuma pessoa poderá usar um tipo e modelo de aeronave nas operações de transporte aéreo comercial de passageiros a não ser que tenha realizado previamente, para a Autoridade, uma demonstração de evacuação de emergência real a capacidade plena, para a configuração, em 90 segundos ou menos.
- (b) A demonstração real a capacidade plena poderá não ser exigida, se o titular do AOC apresentar uma petição por escrito de isenção com provas de que—
 - (1) Durante a certificação de tipo da aeronave ou durante a certificação de outro operador aéreo, foi realizada uma demonstração satisfatória de evacuação de emergência a capacidade plena da aeronave a ser explorada; e
 - (2) Existe uma análise de engenharia que demonstra que ainda é possível uma evacuação dentro dos 90 segundos regulamentares, se a configuração da aeronave do titular do AOC for diferente em relação ao número de saídas ou tipo de saídas ou número de membros da tripulação de cabina ou localização dos membros da tripulação de cabina.

- (c) Se não for necessária uma demonstração a capacidade plena, nenhuma pessoa poderá utilizar um tipo ou modelo de aeronave nas operações de transporte aéreo comercial de passageiros, a não ser que tenha previamente demonstrado à Autoridade que o seu pessoal, procedimentos e equipamento disponíveis podem proporcionar suficientes saídas abertas para efectuar a evacuação em 15 segundos ou menos.
- (d) Nenhuma pessoa poderá utilizar um avião terrestre em operações prolongadas sobre água a não ser que tenha demonstrado previamente à Autoridade que possui a aptidão e o equipamento para levar a cabo de forma eficaz os seus procedimentos de amarração forçada.
- (e) Requisitos adicionais respeitantes às demonstrações de evacuação de emergência estão especificados na IS: 9.B.325.

9.B.330 Voos de demonstração

- (a) Nenhuma pessoa poderá operar um tipo de aeronave no transporte aéreo comercial a não ser que previamente tenha conduzido satisfatoriamente voos de demonstração para a Autoridade nesse tipo de aeronave.
- (b) Nenhuma pessoa poderá operar uma aeronave numa zona designada especial, ou que utilize um sistema especializado de navegação, a não ser que conduza um voo de demonstração satisfatório para a Autoridade.
- (c) Os voos de demonstração exigidos nos parágrafos (a) e b) deverão ser conduzidos de acordo com os regulamentos aplicáveis ao tipo de operação e de aeronave utilizado.
- (d) A Autoridade poderá autorizar isenções desta secção se a Autoridade considerar que circunstâncias especiais tornam desnecessária a conformidade plena com esta secção.
- (e) Requisitos adicionais respeitantes aos voos de demonstração estão especificados na IS: 9.B.330

9.B.400 INSTALAÇÕES E PROGRAMAS DE OPERAÇÕES

9.B.405 Instalações

- (a) O titular de AOC deverá manter instalações de apoio de operações e aeronavegabilidade na sua base principal de operações, adequadas à área e tipo de operação.
- (b) O titular de AOC deverá tomar as medidas oportunas para garantir que em cada aeródromo utilizado se disponha de instalações com serviços apropriados de assistência em terra de modo a garantir a assistência, a carga e a descarga seguras dos seus voos.

9.B.410 Programas de operações

- (a) Ao estabelecer os programas de operações de voo, o titular de um AOC que conduza operações regulares deverá conceder tempo suficiente para o serviço adequado da aeronave nas escalas intermédias, e deverá ter em consideração os ventos dominantes durante o voo em rota e a velocidade de cruzeiro para o tipo de aeronave. Esta velocidade de cruzeiro não poderá ser maior do que a resultante da potência de cruzeiro especificada dos motores.

9.C GESTÃO DAS OPERAÇÕES DE VOO DO TITULAR DE AOC

9.C.105 Aplicabilidade

- (a) A Subparte 9.C especifica os requisitos de certificação aplicáveis à gestão do pessoal das operações de voo e suas funções.

9.C.110 Manual de operações

- (a) O titular de um AOC deverá fornecer, para uso e orientação do pessoal operacional concernente, um Manual de Operações, de acordo com a IS: 9.C.110, que a Autoridade considere aceitável.
- (b) O titular de um AOC deverá garantir que todo o pessoal operacional tem fácil acesso a uma cópia de cada parte do manual de operações que é relevante para as suas funções. Além disso, o titular de AOC

deverá fornecer aos membros da tripulação uma cópia pessoal das Partes A e B, ou secções das mesmas, do manual de operações, conforme forem relevantes, para estudo pessoal.

- (c) Nenhuma pessoa poderá fornecer para uso do seu pessoal no transporte aéreo comercial qualquer manual de operações ou parte desse manual, sua emenda e ou revisão, que não tenha sido revisto e considerado aceitável ou aprovado para o titular do AOC pela Autoridade.
- (d) O titular do AOC deverá emendar ou revisar o manual de operações, conforme necessário, de modo a garantir que a informação ali contida é mantida actualizada.
- (e) Todas tais emendas ou revisões deverão ser emitidas a todo o pessoal a quem é exigido o seu uso.
- (f) O titular de um AOC deverá incorporar no manual de operações todo o material obrigatório que a Autoridade exigir.
- (g) Um titular de AOC deverá garantir que o conteúdo do manual de operações é apresentado numa forma em que pode ser usado sem dificuldade. A concepção do manual de operações deverá observar os princípios relativos aos factores humanos.
- (h) O manual de operações do titular de um AOC, o qual pode ser emitido em partes separadas correspondendo a aspectos específicos das operações, deverá ser organizado com a seguinte estrutura:
- (1) Parte A - Geral. Esta parte deverá compreender todas as políticas operacionais, instruções e procedimentos não relacionados com um tipo de aeronave, necessários para uma operação segura.
 - (2) Parte B – Informação para a operação das aeronaves. Esta parte deverá compreender todas as instruções e procedimentos relacionados com o tipo de aeronave, necessários para uma operação segura. Deverá ter em conta quaisquer diferenças entre os tipos, variantes ou aeronaves individuais utilizadas pelo operador.
 - (3) Parte C – Instruções e informação sobre áreas, rotas e aeródromos. Esta parte compreende todas as instruções e informações necessárias para a área de operação; e
 - (4) Parte D - Treino. Esta parte deverá compreender todas as instruções de treino ao pessoal, necessárias para uma operação segura.
- (i) O titular de um AOC poderá conceber um manual de operações para ser mais restritivo do que os requisitos da Autoridade.
- (j) O manual de operações deverá estar em conformidade com o esquema contido em IS: 9.C.110.

9.C.115 Programa de treino

- (a) O titular de um AOC deverá garantir que todo o pessoal operacional esteja adequadamente instruído nas suas funções e responsabilidades e na relação de tais funções com a operação como um todo.
- (b) O titular de um AOC deverá possuir um manual de programas de treino aprovado pela Autoridade, como parte do manual de operações, contendo as políticas gerais de instrução, verificação e de manutenção de registos.
- (c) O titular de um AOC deverá obter a aprovação da Autoridade antes de usar um programa de treino com o propósito de qualificar um membro da tripulação, ou uma pessoa que desempenhe funções de controlo operacional, para funções no transporte aéreo comercial.
- (d) O titular de um AOC deverá apresentar à Autoridade qualquer revisão de um programa de treino aprovado, e deverá receber a aprovação escrita por parte da Autoridade antes dessa revisão poder ser usada.
- (e) O manual do programa de treino deverá estar em conformidade com o especificado na IS: 9.C.110 a) 4.

9.C.120 Reservado**9.C.125 Anotações na caderneta técnica da aeronave – secção de registos de viagem**

(a) O titular de um AOC deverá utilizar uma caderneta técnica de aeronave contendo uma secção de registos de viagem com os seguintes itens e os correspondentes numerais romanos para cada voo: (Ver 9.D.145 para a secção de registos de manutenção da caderneta técnica da aeronave):

- (1) Nacionalidade e registo da aeronave;
- (2) Data;
- (3) Nomes dos membros da tripulação;
- (4) Funções atribuídas aos membros da tripulação;
- (5) Local de partida;
- (6) Local de chegada;
- (7) Hora de partida;
- (8) Hora de chegada;
- (9) Tempo de voo;
- (10) Natureza do voo (privado, trabalho aéreo, regular ou não regular);
- (11) Incidentes, observações, se existentes;
- (12) Registos de combustível, óleo e fluidos de manutenção; e
- (13) Assinatura da pessoa responsável.

9.C.130 Designação do PIC para o transporte aéreo comercial

(a) O titular do AOC deverá, para cada voo, designar por escrito um piloto como PIC.

9.C.135 Membros da tripulação de cabina requeridos

(a) O titular do AOC deverá programar, e o PIC deverá garantir que o número mínimo de membros da tripulação de cabina exigidos esteja a bordo nos voos de transporte de passageiros.

(b) O número de membros da tripulação de cabina não poderá ser inferior ao mínimo determinado pela Autoridade nas especificações de operações dos titulares do AOC ou o seguinte, valendo o maior—

- (1) Para uma capacidade de lugares sentados de 20 a 50 passageiros: 1 membro de tripulação de cabina; e
- (2) Um membro de tripulação de cabina adicional para cada unidade, ou parte de uma unidade, de uma configuração de 50 assentos de passageiros.

(c) Quando estiverem passageiros a bordo de uma aeronave estacionada, o número mínimo de membros da tripulação de cabina deverá ser metade do exigido para a operação de voo, mas nunca menos de que um membro de tripulação de cabina (ou outra pessoa qualificada para os procedimentos de evacuação de emergência da aeronave).

(d) Se a metade resultar num número fraccionário, é admissível arredondar para o número inteiro anterior.

(e) O titular do AOC deverá atribuir as funções necessárias a serem desempenhadas pela tripulação de cabina numa emergência ou numa situação que requeira uma evacuação de emergência, para cada tipo de aeronave.

9.C.140 Transporte de passageiros em situações especiais

(a) Nenhum titular de um AOC poderá permitir o transporte de passageiros em situações especiais excepto—

- (1) Conforme estipulado nos procedimentos do manual de operações do titular do AOC; e
- (2) Com o conhecimento e consentimento do PIC.

9.C.145 Programa de verificação e padronização da tripulação

(a) O titular de um AOC deverá possuir um programa de verificação e padronização da tripulação aprovado pela Autoridade.

(b) O titular de um AOC deverá verificar a proficiência dos pilotos nas manobras e procedimentos descritos pela Autoridade para as verificações de proficiência de pilotos, as quais deverão incluir procedimentos de emergência e, se aplicável, regras de voo por instrumentos.

Nota: Um processo padronizado é definido para abordar as diferenças exclusivas da frota e os métodos de cumprimento do operador.

Nota: Ver Parte 8 para os requisitos de verificação específicos.

9.C.150 Funções de emergência dos membros da tripulação de voo

(a) O titular de AOC deverá, para cada tipo de aeronave, atribuir a todos os membros da tripulação de voo as funções necessárias que estes devem desempenhar numa emergência ou numa situação que requeira uma evacuação de emergência.

9.C.155 Listas de verificação

(a) O titular de um AOC deverá emitir às tripulações de voo, e tornar disponível em cada aeronave, os procedimentos condensados em listas de verificação aprovados pela Autoridade adequados ao tipo e variante de aeronave.

(b) O titular de um AOC deverá garantir que os procedimentos aprovados incluem todos os itens necessários para os membros da tripulação de voo verificarem a segurança antes do arranque dos motores, descolagem ou aterragem, e para detectar anomalias ou emergências de motores e sistemas.

(c) O titular de um AOC deverá garantir que os procedimentos da lista de verificação sejam concebidos de modo a que um membro da tripulação de voo não necessite de depender da sua memória para se lembrar dos itens a verificar.

(d) O titular de um AOC deverá garantir que os procedimentos aprovados estejam imediatamente disponíveis para uso na cabina de pilotagem de cada aeronave e que à tripulação de voo seja exigido segui-los ao operar a aeronave.

Nota: As listas de verificação fazem parte do manual de operação da aeronave, que por sua vez faz parte do manual de operações do AOC, e são aprovadas pela Autoridade.

9.C.160 Lista de equipamento mínimo (MEL) e lista de desvio da configuração (CDL)

(a) O titular de um AOC deverá fornecer para uso dos membros da tripulação de voo, pessoal de manutenção e pessoas com funções de controlo operacional atribuídas, durante o desempenho das suas funções, uma MEL aprovada pela Autoridade.

(b) A MEL deverá ser específica para o tipo e variante de aeronave contendo as circunstâncias, limitações e procedimentos para o despacho ou continuação de voo da aeronave com componentes, equipamento ou instrumentos inoperativos.

(c) Nos casos em que a Autoridade não seja o Estado de Registo, a Autoridade deverá garantir que a MEL não afecta a conformidade da aeronave com os requisitos de navegabilidade aplicáveis no Estado de Registo.

(d) O titular de um AOC deverá fornecer para uso da tripulação de voo, pessoal de manutenção e pessoas com funções de controlo operacional atribuídas, durante o desempenho das suas funções, uma Lista de Desvio da Configuração (CDL) específica do tipo de aeronave, se ela for fornecida e aprovada pelo Estado de Desenho. O manual de operações do titular de um AOC deverá conter os procedimentos, que a Autoridade considere aceitáveis, para operações de acordo com os requisitos da CDL.

9.C.165 Manual de planeamento de performance

(a) O titular de um AOC deverá fornecer para uso dos membros da tripulação de voo e pessoas com funções de controlo operacional atribuídas, durante o desempenho das suas funções, um manual de planeamento de performance aceitável para a Autoridade.

(b) O manual de planeamento de performance deverá ser específico do tipo e variante de aeronave e conter a informação adequada de performance para calcular com precisão a performance em todas as fases normais do voo.

Nota: Ver ICAO Anexo 6, Parte I, Apêndice C e ICAO Anexo 6, Parte III, Apêndice A para orientação sobre a preparação do manual de planeamento de performance.

9.C.170 Sistema de controlo de dados de performance

(a) O titular de um AOC deverá possuir um sistema aprovado pela Autoridade para a obtenção, manutenção e distribuição ao pessoal apropriado de dados de performance actualizados para cada aeronave, rota e aeródromo que utilize.

(b) O sistema aprovado pela Autoridade deverá fornecer dados actualizados sobre obstáculos para cálculos de performance de partida e chegada.

9.C.175 Manual de carga e serviços em terra de aeronave

(a) O titular de um AOC deverá fornecer para uso dos membros da tripulação de voo, pessoal de assistência em terra e pessoas com funções de controlo operacional atribuídas, durante o desempenho das suas funções, um manual de carga e serviços em terra da aeronave, aceitável para a Autoridade.

(b) Este manual deverá ser específico do tipo e variante de aeronave e conter os procedimentos e limitações para a prestação dos serviços em terra e carga da aeronave.

Nota: Dependendo do tamanho e esfera das operações do titular do AOC, o manual de carga e serviços em terra poderá ser um documento separado ou contido no Manual de Voo da Aeronave.

9.C.180 Sistema de controlo de dados de massa e centragem

(a) O titular de um AOC deverá possuir um sistema aprovado pela Autoridade para obter, manter e distribuir ao pessoal apropriado informação actualizada em relação à massa e centragem de cada aeronave que opera.

9.C.185 Manual da tripulação de cabina

(a) O titular do AOC deverá emitir à tripulação de cabina e fornecer aos agentes de passageiros, durante o exercício das suas funções, um manual da tripulação de cabina aceitável para a Autoridade.

(b) O manual de tripulação de cabina deverá conter as políticas e procedimentos operacionais aplicáveis aos membros da tripulação de cabina e ao transporte de passageiros.

(c) O titular do AOC deverá emitir aos membros da tripulação de cabina um manual específico do tipo e variante de aeronave contendo os detalhes dos seus procedimentos normais, anormais e de emergência e a localização e funcionamento do equipamento de emergência.

Nota: Estes manuais podem ser combinados num manual para uso dos membros da tripulação de cabina.

9.C.190 Folhetos de instruções aos passageiros

(a) O titular de um AOC deverá levar em cada aeronave de transporte de passageiros, em localizações convenientes para o uso de cada passageiro, folhetos impressos que suplementam as instruções orais e contendo—

- (1) Diagramas e métodos para operar as saídas de emergência;
- (2) Outras instruções necessárias para uso do equipamento de emergência, e
- (3) Informação respeitante às restrições e requisitos associados à atribuição de assentos numa fila de saída.

(b) O titular de um AOC deverá garantir que cada folheto contenha informação que seja pertinente apenas para o tipo e variante de aeronave utilizada nesse voo.

(c) A IS: 9.C.190 estabelece a informação específica a ser incluída nos folhetos de informação aos passageiros.

9.C.195 Sistema de controlo de dados aeronáuticos

(a) O titular de um AOC deverá possuir um sistema aprovado pela Autoridade para obter, manter e distribuir ao pessoal apropriado dados aeronáuticos actualizados para cada rota e aeródromo que este utilize.

(b) A IS: 9.C.195 estabelece a informação específica a estar contida no sistema de controlo de dados aeronáuticos.

9.C.1100 Guia de rotas

(a) O titular de um AOC deverá fornecer para uso dos membros da tripulação de voo e pessoas com funções de controlo operacional atribuídas, durante o exercício das suas funções, uma guia de rotas e cartas aeronáuticas aprovados pela Autoridade, como parte do manual de operações exigido em 9.C.110.

(b) A guia de rotas e as cartas aeronáuticas deverão estar actualizadas e ser apropriadas para os tipos e áreas de operações propostos e a serem conduzidos pelo titular do AOC.

9.C.1105 Fontes de informação meteorológica

(a) O titular de um AOC deverá utilizar fontes aprovadas pela Autoridade para a obtenção dos boletins e previsões de meteorologia utilizados nas decisões que dizem respeito às operações de preparação de voo, itinerário e terminais.

(b) Para as operações de transporte regular de passageiros, o titular do AOC deverá possuir um sistema aprovado para a obtenção de boletins e previsões de fenómenos meteorológicos adversos que possam afectar a segurança do voo em cada rota a ser seguida e aeródromo a ser utilizado.

(c) A IS: 9.C.1105 indica as fontes satisfatórias de boletins meteorológicos para o planeamento de voos ou para o controlo do movimento de voos.

9.C.1110 Programa de degelo e anti-gelo

(a) Um titular de AOC que planeie operar uma aeronave em condições em que seja razoável esperar que a aderência de geada, gelo ou neve à aeronave deverá—

- (1) Utilizar apenas aeronaves adequadamente equipadas para tais condições;
- (2) Garantir que a tripulação de voo esteja adequadamente treinada para tais condições; e
- (3) Possuir um programa de degelo e anti-gelo em terra.

(b) A IS: 9.C.1110 estabelece requisitos detalhados relativos ao programa de degelo do titular do AOC.

9.C.1115 Sistema de supervisão e vigilância de voos

- (a) Para operações regulares, o titular de um AOC deverá possuir um sistema adequado, aprovado pela Autoridade, para um despacho apropriado e vigilância do progresso dos voos programados.
- (b) O sistema de despacho e vigilância deverá possuir centros de despacho suficientes, adequados às operações a serem conduzidas, localizados em pontos necessários para garantir uma preparação de voo adequada, o despacho e o contacto durante o voo com as operações de voo.
- (c) Para as operações regulares, o titular de um AOC deverá prover cada centro de despacho com um número suficiente de oficiais de operações de voo qualificados de forma a garantir o controlo operacional adequado de cada voo.
- (d) IS: 9.C.1115 estabelece os requisitos detalhados relativos ao sistema de vigilância de voo do titular do AOC.

9.C.1120 Reservado

9.C.1125 Instalações de comunicações

- (a) Todos os voos do titular de um AOC deverão poder manter radiocomunicações bidireccionais com todas as instalações de controlo de tráfego aéreo (ATC) ao longo das rotas e rotas alternativas a serem usadas.
- (b) Para as operações regulares de transporte de passageiros, o titular de um AOC deverá ser capaz de possuir radiocomunicações rápidas e fiáveis com todos os voos, em toda a estrutura de rotas do AOC, nas condições normais de operação. Este sistema de radiocomunicação deverá ser independente do sistema do ATC.
- (c) O titular de um AOC envolvido na navegação aérea internacional deverá ter sempre disponível para comunicação imediata aos centros de coordenação de salvamento, informação sobre o equipamento de emergência e de sobrevivência transportado a bordo de quaisquer das suas aeronaves incluindo, conforme aplicável —
 - (1) O número, cor e tipos de barcos salva-vidas e pirotecnia;
 - (2) Detalhes da provisão de água e dos artigos médicos de emergência; e
 - (3) O tipo e frequências do equipamento de rádio portátil de emergência.

9.C.1130 Rotas e áreas de operação

- (a) O titular de um AOC apenas poderá conduzir operações ao longo de tais rotas e dentro de tais áreas para as quais —
 - (1) São fornecidos instalações e serviços em terra, incluindo serviços meteorológicos, que são adequados à operação prevista;
 - (2) A performance da aeronave que se tenciona usar é adequada para satisfazer os requisitos de altitudes mínimas de voo;
 - (3) O equipamento da aeronave que se tenciona utilizar cumpre com os requisitos mínimos da operação prevista;
 - (4) Estão disponíveis cartas e mapas adequados e actualizados;

- (5) Se for utilizada aeronave bimotor, estão disponíveis aeródromos adequados com as limitações de tempo e distância; e
- (6) Se for utilizada uma aeronave monomotor, estão disponíveis superfícies que permitem executar uma aterragem forçada em segurança.

(b) Nenhuma pessoa poderá conduzir operações de transporte aéreo comercial em qualquer rota ou área de operação a não ser que essas operações se realizem de acordo com quaisquer restrições impostas pela Autoridade.

9.C.1135 Precisão da navegação

- (a) O titular de um AOC deverá garantir, para cada área ou rota proposta, que os sistemas e instalações de navegação que utiliza são capazes de navegar a aeronave —
 - (1) Dentro do grau de precisão exigido pelo ATC; e
 - (2) Para os aeródromos incluídos no plano de voo operacional, dentro do grau de precisão necessária para a operação envidada.
- (b) Em situações em que não se disponha de referências adequadas dos sistemas de navegação, a Autoridade pode autorizar operações VFR diurnas que possam ser conduzidas em segurança por pilotagem devido às características do terreno.
- (c) Excepto no caso dos auxiliares de navegação exigidos nas rotas para aeródromos alternativos, a Autoridade fará listar nas especificações de operações do titular do AOC ajudas terrestres não visuais exigidas para a aprovação de rotas fora do espaço aéreo controlado.
- (d) Não são exigidas ajudas terrestres não visuais para as operações nocturnas VFR nas rotas que o titular do certificado demonstre ter sinais luminosos em terra de confiança e adequados para uma operação em segurança.
- (e) As operações em segmentos de rota em que o uso de meios de navegação especializados celestes ou outros é requerido deverão ser aprovadas pela Autoridade.

Nota: Ver o ICAO Doc 9613, Performance-based Navigation Manual, para informação sobre o processo de aprovação operacional e implementação de operação em áreas onde é exigida a navegação baseada em critérios de performance (performance-based navigation).

9.C.1140 Mínimos de operação em aeródromos

- (a) O titular do AOC deverá estabelecer os mínimos de operação em aeródromos para cada aeródromo a ser usado nas operações de transporte aéreo comercial envolvendo descolagem, aproximação para aterragem e aterragem, de acordo com um método de determinação aprovado pela Autoridade.
- (b) Tais mínimos não deverão ser inferiores a quaisquer outros que possam ser estabelecidos para tais aeródromos pelo Estado no qual o aeródromo se localiza, excepto quando especificamente aprovados por esse Estado.
- (c) O método de determinação deverá ter em total consideração —
 - (1) O tipo, performance e características de operação da aeronave;
 - (2) A composição da tripulação de voo, a sua competência e experiência;
 - (3) As dimensões e características das pistas que possam ser seleccionadas para uso;
 - (4) A adequação e performance das ajudas terrestres visuais e não visuais;

- (5) O equipamento disponível na aeronave para fins de navegação e ou controlo da trajectória de voo durante a aproximação para aterragem e a aproximação falhada;
- (6) Os obstáculos nas áreas de aproximação e aproximação falhada e a altitude e altura de franqueamento de obstáculos para os procedimentos de aproximação por instrumentos;
- (7) Os meios usados para determinar e comunicar as condições meteorológicas; e
- (8) Os obstáculos nas áreas de subida e as margens de franqueamento necessárias.

9.C.1145 Altitudes mínimas de segurança

- (a) O titular de um AOC deverá estabelecer as altitudes mínimas de voo para as rotas seguidas para as quais as altitudes mínimas de voo tenham sido estabelecidas pelo Estado sobrevoado ou pelo Estado responsável, desde que as mesmas não sejam inferiores às estabelecidas por esse Estado.
- (b) O titular de um AOC deverá especificar o método através do qual tenciona determinar as altitudes mínimas de voo para as operações conduzidas em rotas para as quais as altitudes mínimas de voo não tenham sido estabelecidas pelo Estado responsável.
- (c) A Autoridade fará aprovar tal método apenas depois de uma consideração cuidadosa dos efeitos prováveis dos seguintes factores na segurança da operação em questão—
 - (1) A precisão e fiabilidade segundo as quais a posição da aeronave pode ser determinada;
 - (2) As imprecisões nas indicações dos altímetros utilizados;
 - (3) As características do terreno (por exemplo, alterações repentinas na elevação);
 - (4) A probabilidade de enfrentar condições meteorológicas desfavoráveis (por exemplo, turbulência acentuada e poços de ar);
 - (5) Possíveis imprecisões nas cartas aeronáuticas;
 - (6) Restrições do espaço aéreo; e
 - (7) Requisitos mínimos do Anexo 2 da ICAO.

9.D REQUISITOS DE MANUTENÇÃO A CUMPRIR PELO TITULAR DO AOC

9.D.105 Aplicabilidade

- (a) Esta Sub-Parte estabelece os requisitos de certificação e manutenção aplicáveis ao titular de um AOC.

9.D.110 Responsabilidade de manutenção

- (a) O titular de um AOC deverá garantir a navegabilidade das aeronaves e o estado de funcionamento do equipamento tanto operacional como de emergência—
 - (1) Assegurando a realização das inspecções de pré-voo;
 - (2) Assegurando a correcção de qualquer defeito e ou avaria que afecte a segurança da exploração da aeronave, de acordo com um padrão aprovado, tendo em consideração a MEL e a CDL se disponíveis para o tipo de aeronave;
 - (3) Assegurando a execução de toda a manutenção de acordo com o programa de manutenção de aeronaves aprovado do operador;
 - (4) Através da análise da eficácia do programa de manutenção de aeronaves aprovado do titular do AOC;

- (5) Assegurando o cumprimento de qualquer directiva operacional, directiva de navegabilidade e qualquer outro requisito de navegabilidade contínua tornados obrigatórios pelo Estado de Desenho e ou pela Autoridade; e
- (6) Assegurando a execução de modificações de acordo com um padrão aprovado e, em relação às modificações não mandatórias, o estabelecimento de uma política de incorporação.

- (b) O titular de um AOC deverá garantir que o Certificado de Navegabilidade de cada aeronave que explora permaneça válido em relação—

- (1) Aos requisitos do parágrafo (a);
- (2) À data de expiração do Certificado; e
- (3) A qualquer outra condição de manutenção especificada no Certificado.

- (c) O titular de um AOC deverá garantir que os requisitos especificados no parágrafo (a) sejam cumpridos de acordo com os procedimentos aprovados ou aceites pela Autoridade.

- (d) O titular de um AOC deverá garantir que a manutenção, a manutenção preventiva e a modificação das suas aeronaves ou produtos aeronáuticos são executadas de acordo com o seu manual de controlo de manutenção e ou com as instruções de navegabilidade contínua actualizadas, e os regulamentos de aviação aplicáveis.

- (e) O titular de um AOC pode fazer um acordo com outra pessoa ou entidade para a execução de qualquer manutenção, manutenção preventiva ou modificações, mas ficará responsável por todo o trabalho executado sob tal acordo.

9.D.115 Aprovação e aceitação dos programas e sistemas de manutenção do titular do AOC

- (a) O titular de um AOC não deverá operar uma aeronave, excepto quanto a inspecções antes do voo, a não ser que ela seja mantida e declarada apta para o serviço por uma OMA que esteja aprovada pelo Estado de Registo e seja aceitável para a Autoridade.
- (b) Para as aeronaves registadas em Cabo Verde, uma OMA deverá ser aprovada pela Autoridade de acordo com os requisitos da Parte 6.
- (c) Para as aeronaves não registadas em Cabo Verde, uma OMA deverá ser aprovada pelo Estado de Registo da aeronave, e tal aprovação será aceite pela Autoridade.
- (d) Até, ou antes de, 30 de Junho de 2009, os titulares de um AOC actualmente autorizados pela Autoridade para conduzir a manutenção sob um sistema equivalente deverão candidatar-se e obter a emissão de um certificado de OMA de acordo com os requisitos da Parte 6.
- (e) Os titulares de um AOC que não possuam um certificado de OMA de acordo com d) deverão tomar medidas para a condução da manutenção por uma OMA aprovada pelo Estado de Registo e aceite pela Autoridade.
- (f) As pessoas autorizadas a assinar um certificado de aptidão para o serviço deverão possuir as licenças adequadas e estar devidamente aprovadas pelo Estado de Registo.

9.D.120 Manual de controlo de manutenção

- (a) O titular de um AOC deverá fornecer à Autoridade, e ao Estado de Registo, se diferente da Autoridade, um manual de controlo de manutenção e subsequentes emendas, para uso e orientação do pessoal operacional e de manutenção concernente, contendo detalhes da estrutura da organização incluindo:
 - (1) O administrador responsável e a(s) pessoa(s) designada(s) responsáveis pelo sistema de manutenção conforme exigido em 9.B.210.

- (2) Os procedimentos a serem seguidos para satisfazer a responsabilidade de manutenção referida em 9.D.110 e as funções da qualidade em 9.B.215, excepto nos casos em que o titular do AOC é adequadamente aprovado como uma OMA de acordo com a Parte 6, podendo tais detalhes serem incluídos no manual de procedimentos de manutenção da OMA.
- (3) Os procedimentos para a notificação de falhas, avarias e defeitos de acordo com os requisitos da Parte 5 à Autoridade, Estado de Registo e Estado de Desenho, dentro de 72 horas após a descoberta; além disso, os itens que exigem uma notificação imediata à Autoridade por telefone, telex ou fax, com um relatório escrito de seguimento logo que possível mas nunca depois de 72 horas após a descoberta, são—
- (i) Falha estrutural primária;
- (ii) Falha do sistema de controlo;
- (iii) Incendio na aeronave;
- (iv) Falha estrutural do motor, ou
- (v) Qualquer outra condição considerada como um perigo eminente para a segurança.
- (b) Este manual deverá ser emendado ou revisto conforme necessário de modo a garantir que a informação nele contida é mantida actualizada.
- (c) O titular do AOC deverá fornecer este manual, ou as partes pertinentes, juntamente com todas as emendas e revisões, a todo o pessoal e organizações a quem é requerido o seu uso.
- (d) O titular do AOC deverá incorporar neste manual tal material obrigatório conforme exigido pelo Estado de Registo ou pela Autoridade.
- (e) O manual de controlo de manutenção do titular do AOC, o qual poderá ser emitido em partes separadas, deverá conter a seguinte informação:
- (1) Uma descrição dos acordos administrativos entre o titular do AOC e a OMA;
 - (2) Uma descrição dos procedimentos exigidos para garantir que cada aeronave operada esta em condições de navegabilidade;
 - (3) Uma descrição dos procedimentos exigidos para garantir que o equipamento de emergência de cada voo está apto para o serviço;
 - (4) Os nomes e funções da pessoa ou pessoas a quem é exigido que se certifiquem que toda a manutenção foi executada de acordo com o manual de controlo de manutenção;
 - (5) Uma referência ao programa de manutenção exigido em 9.D.160;
 - (6) Uma descrição dos métodos empregados para preencher e manter os registos de manutenção do operador exigidos em 9.D.140;
 - (7) Uma descrição dos procedimentos para seguir, avaliar e reportar a experiência operacional e de manutenção para todas as aeronaves;
 - (8) Uma descrição dos procedimentos para notificar falhas, avarias, defeitos e outras ocorrências que causem, ou possam causar, um impacto adverso na navegabilidade contínua da aeronave;
 - (9) Uma descrição dos procedimentos para obtenção e avaliação das recomendações e informações sobre a navegabilidade contínua e implementação de quaisquer acções resultantes, por parte da organização responsável pelo desenho do tipo, devendo implementar tais acções consideradas necessárias pelo Estado de Registo;
 - (10) Uma descrição dos procedimentos para implementação da informação de navegabilidade contínua mandatária conforme exigido em 9.D.110 (a)(5);
 - (11) Uma descrição do estabelecimento e manutenção de um sistema de análise e seguimento contínuo do desempenho e eficiencia do programa de manutenção de modo a corrigir qualquer deficiência nesse programa;
 - (12) Uma descrição dos tipos e modelos de aeronave aos quais o manual se aplica;
 - (13) Uma descrição dos procedimentos para garantir que as deficiências que afectam a navegabilidade são registadas e rectificadas; e
 - (14) Uma descrição dos procedimentos para informar o Estado de Registo sobre ocorrências significativas durante o serviço.
- (f) Nenhuma pessoa poderá fornecer para uso do seu pessoal no transporte aéreo comercial qualquer manual de controlo de manutenção, ou parte deste manual, que não tenha sido revisto e aprovado pela Autoridade para o titular do AOC.
- (g) A concepção do manual de controlo de manutenção deverá observar os princípios relativos aos factores humanos.
- (h) A IS: 9.D.120 apresenta um esquema das matérias específicas que a ser incluídas, conforme apropriado, no manual de controlo de manutenção do titular do AOC.
- 9.D.125 Gestão da manutenção.**
- (a) O titular do AOC, aprovado como uma OMA, pode levar a cabo os requisitos especificados em 9.D.110 (a)(2),(3),(5) e (6).
- (b) Se o titular do AOC não for uma OMA, o titular do AOC deverá cumprir com as suas responsabilidades sob o 9.D.110 (a)(2),(3),(5) e (6) através de um acordo com uma OMA com um contrato de manutenção por escrito acordado entre o titular do AOC e a OMA contratante, detalhando as funções de manutenção exigidas e definindo o apoio das funções da qualidade aprovadas ou aceites pela Autoridade.
- Nota: O Doc. 9389, Apêndice 6F da ICAO contém os requisitos para os acordos contratuais de manutenção.
- (c) O titular de um AOC deverá empregar uma pessoa ou um grupo de pessoas, aceitável para a Autoridade, para garantir que toda a manutenção é executada segundo um padrão aprovado de modo a que os requisitos de manutenção de 9.D.110 e os requisitos do manual de controlo de manutenção do titular do AOC sejam satisfeitos, e para garantir o funcionamento do sistema da qualidade.
- (d) As responsabilidades descritas em c) não deverão ser delegadas para uma OMA a não ser que a OMA seja parte integral do titular do AOC e os acordos de manutenção referidos em b) estejam descritos no manual de controlo de manutenção do titular do AOC.
- (e) O titular de um AOC deverá providenciar instalações adequadas em localizações apropriadas ao pessoal especificado no parágrafo (c).
- 9.D.130 Reservado**
- 9.D.135 Reservado**
- 9.D.140 Registos de manutenção**
- (a) O titular de um AOC deverá garantir que tenha sido estabelecido um sistema para manter, de uma forma aceitável para a Autoridade, os seguintes registos:

- (1) O tempo total em serviço (horas, ciclos e tempo de calendário, conforme apropriado) da aeronave e todos os componentes de vida limitada;
 - (2) O estado actual de cumprimento com toda a informação mandatária sobre a navegabilidade contínua;
 - (3) Detalhes apropriados das modificações e reparações da aeronave e seus principais componentes;
 - (4) O tempo em serviço (horas, tempo transcorrido e ciclos, conforme apropriado) desde a última revisão geral da aeronave ou dos seus componentes sujeitos a uma revisão geral obrigatória;
 - (5) A situação actual da aeronave com relação ao cumprimento do programa de manutenção; e
 - (6) Os registos de manutenção detalhados para mostrar que têm sido cumpridos todos os requisitos para a assinatura da conformidade de manutenção e conformidade de navegabilidade.
- (b) O titular de um AOC deverá garantir que todos os itens em (a)(1-5) sejam mantidos durante um período mínimo de 12 meses após a unidade a que se referem ter sido permanentemente retirada de serviço, e os registos em (a)(6) sejam mantidos durante um período mínimo de 24 meses após a assinatura da conformidade de manutenção e ou conformidade de navegabilidade.

(c) O titular de um AOC deverá garantir que no caso de uma mudança temporária de operador, os registos especificados no parágrafo (a) sejam disponibilizados ao novo operador.

(d) O titular de um AOC deverá garantir que quando uma aeronave é transferida de modo permanente de um operador para outro operador, os registos especificados no parágrafo (a) sejam também transferidos.

9.D.145 Registos na caderneta técnica da aeronave – secção de registo de manutenção

(a) O titular de um AOC deverá garantir que todas as aeronaves registadas em Cabo Verde utilizadas no transporte aéreo comercial ou no trabalho aéreo mantêm uma caderneta técnica de voo.

(b) O titular de um AOC deverá utilizar uma caderneta técnica de aeronave que inclua uma secção de registo de manutenção da aeronave contendo as seguintes informações para cada aeronave:

Nota: Ver 9.C.125 para a secção de registos de viagem da caderneta técnica da aeronave.

- (1) Informação sobre cada voo anterior, necessária para garantir uma segurança de voo contínua.
- (2) A conformidade de manutenção ou a conformidade de navegabilidade vigente.
- (3) A situação actual da aeronave com relação a inspecção, incluindo as inspecções programadas que deverão ser efectuadas, e as inspecções que deverão ser efectuadas, mas que não constam de nenhum programa estabelecido, salvo se a Autoridade concordar em que a declaração de manutenção seja mantida noutro local;
- (4) A situação actual da aeronave com relação a manutenção, incluindo a manutenção programada que deverá ser efectuada, a manutenção que deverá ser efectuada mas que não consta de nenhum programa estabelecido (out of phase) salvo se a Autoridade concordar em que a declaração de manutenção seja mantida noutro local;
- (5) Detalhes de qualquer defeito descoberto na aeronave;
- (6) Todos os defeitos diferidos que afectem a operação da aeronave.

Nota: Os defeitos que não constituam itens de navegabilidade podem ser diferidos para rectificação numa data posterior (os itens de navegabilidade só podem ser adiados de acordo com as disposições das MEL/CDL). Quando isto é feito, tem de existir um método de registo de tal defeito, e normalmente a caderneta técnica da aeronave possui uma secção apenas para este fim. Alguns operadores possuem um sistema de classificação de defeitos diferidos de modo a permitir diferentes extensões de tempo, quer relativamente a horas de voo, número de sectores ou ao regresso à base de manutenção, até o defeito ter de ser rectificado antes de outros voos.

(7) As quantidades de combustível e de óleo à chegada e as quantidades abastecidas em cada tanque;

(8) Quaisquer instruções de orientação necessárias sobre acordos de apoio à manutenção.

(c) O sistema da caderneta técnica da aeronave, e qualquer emenda subsequente, deverá ser aprovado pela Autoridade.

(d) Qualquer pessoa que tome uma medida no caso de uma falha ou avaria notificada de uma aeronave ou produto aeronáutico que seja crítica para a segurança do voo, deverá efectuar, ou ter efectuado, um registo dessa medida na secção de manutenção da caderneta técnica da aeronave.

(e) O titular de um AOC deverá ter um procedimento para manter cópias adequadas dos registos que têm de ser transportados a bordo, num local prontamente acessível a cada membro da tripulação de voo, e deverá colocar esse procedimento no manual de operações do titular do AOC.

9.D.150 Aptidão para o serviço

(a) Nenhum titular de AOC poderá operar uma aeronave a não ser que possua uma certificação de conformidade de manutenção, se tiver sido efectuada qualquer manutenção antes do voo, e uma certificação de conformidade de navegabilidade, conforme se segue:

(1) Conformidade de manutenção:

(i) Um titular de AOC não poderá operar uma aeronave a não ser que a aeronave tenha sido mantida e declarada apta para o serviço por uma organização aprovada de acordo com a Parte 6, a qual deverá ser aceitável para o Estado de Registo.

(ii) O titular de um AOC que utilizar uma OMA não deverá operar uma aeronave após a colocação em serviço sob o subparágrafo (a) a não ser que um certificado de aptidão para o serviço tenha sido preparado de acordo com os procedimentos do manual de controlo de manutenção do titular do AOC e um registo na secção de registos de manutenção da caderneta técnica da aeronave tenha sido feito.

(iii) O titular do AOC deverá garantir que o PIC da aeronave tenha revisto a secção de registos de manutenção da caderneta técnica da aeronave e determinado que toda a manutenção efectuada tenha sido devidamente documentada.

(2) Conformidade de Navegabilidade

(i) Um titular de AOC não deverá operar uma aeronave a não ser que o PIC esteja na posse de uma declaração de conformidade de navegabilidade para indicar que toda a manutenção, manutenção preventiva ou inspecções efectuadas na aeronave tenham sido efectuadas satisfatoriamente e devidamente documentadas.

9.D.155 Modificações e reparações

(a) Todas as modificações e reparações deverão cumprir os requisitos de navegabilidade que o Estado de Registo considere aceitáveis. Deverão ser estabelecidos procedimentos para garantir que os dados

que provem o cumprimento dos requisitos de navegabilidade são retidos. Contudo, no caso de uma reparação importante ou de uma modificação importante, o trabalho deverá ter sido efectuado de acordo com os dados técnicos aprovados pela Autoridade.

- (b) O titular de um AOC deverá, logo após a sua conclusão, preparar um relatório de cada modificação importante ou reparação importante de uma célula, motor de aeronave, hélice ou dispositivo de uma aeronave operada.
- (c) O titular de um AOC deverá apresentar uma cópia do relatório de cada modificação importante à Autoridade, e deverá manter disponível uma cópia do relatório de cada reparação importante para inspecção.

Nota: Ver ICAO Doc 9760, Volume II, Part B, Capítulo 5, para orientação sobre modificações e reparações.

9.D.160 Programa de manutenção de aeronaves

- (a) O programa de manutenção de aeronaves do titular do AOC, e qualquer emenda subsequente, deverá ser apresentado ao Estado de Registo para aprovação antes do seu uso. A aceitação pela Autoridade estará condicionada à prévia aprovação pelo Estado de Registo, ou se apropriado, à conformidade do titular do AOC com as recomendações fornecidas pelo Estado de Registo.
- (b) O titular de um AOC, que opere aeronaves para as quais o Estado de Desenho ou a Autoridade exige que possuam um programa de fiabilidade, deverá manter tal programa de fiabilidade independentemente do número de aeronaves utilizadas. Tais programas deverão ser baseados nos padrões aceites da indústria. O programa de fiabilidade deverá ser descrito no manual de controlo de manutenção do titular do AOC e deverá incluir relatórios mensais.
- (c) O titular de um AOC deverá garantir que cada aeronave seja mantido de acordo com o programa de manutenção de aeronaves aprovado do titular do AOC conforme exigido em 9.D.115, o qual deverá incluir—
- (1) Tarefas de manutenção e os intervalos aos quais estas devem ser executadas, tendo em conta a utilização antecipada da aeronave;
 - (2) Quando tornado aplicável pelo Estado de Desenho, um programa de integridade estrutural contínua e um programa de avaliação das reparações;
 - (3) Procedimentos para alteração ou desvio dos subparágrafos (c)(1) e c)(2); e
 - (4) Quando aplicável, um programa de seguimento da condição e programa de fiabilidade, descrições dos sistemas, componentes e motores da aeronave.
- (d) As tarefas de manutenção e os intervalos que tenham sido especificados como obrigatórios na aprovação do desenho do tipo deverão ser identificados como tal.
- (e) O programa de manutenção deverá ser baseado na informação do programa de manutenção disponibilizada pelo Estado de Desenho ou pela organização responsável pelo desenho do tipo, e em qualquer experiência adicional aplicável.
- (f) Nenhuma pessoa poderá fornecer para uso do seu pessoal no transporte aéreo comercial um programa de manutenção, ou parte do mesmo, que não tenha sido revisto e aprovado pela Autoridade para o titular do AOC.
- (g) A aprovação pela Autoridade de um programa de manutenção do titular do AOC e quaisquer emendas subsequentes deverá ser registada no certificado AOC de acordo com 9.A.135 (b)(6).
- (h) A concepção e aplicação do programa de manutenção deverão observar os princípios relativos aos factores humanos.

(i) O titular de um AOC deverá possuir um programa de inspecção e um programa cobrindo outra manutenção, manutenção preventiva e modificações para garantir que—

- (1) A manutenção, a manutenção preventiva e as modificações executadas por este ou por outras pessoas, são executadas de acordo com o manual de controlo de manutenção do titular do AOC;
- (2) Cada aeronave declarada apta para o serviço esteja em condições de navegabilidade e seja devidamente mantida para a sua utilização.

(j) A Autoridade pode alterar quaisquer especificações emitidas a um titular do AOC para permitir o desvio das disposições desta Sub-Parte que iriam impedir a colocação em serviço e o uso dos componentes, motores, dispositivos e peças sobresselentes da célula devido a esses itens terem sido mantidos, modificados ou inspecionados por pessoas a trabalhar fora de Cabo Verde que não possuem uma licença de técnico de manutenção emitida pela Autoridade. O titular de um AOC a quem é concedida autoridade sob este desvio deverá assegurar o controlo das instalações e práticas de modo a garantir que todo o trabalho executado nestas partes é cumprido de acordo com o manual de controlo de manutenção do titular do AOC.

9.D.165 Reservado

9.D.170 Autoridade para executar e aprovar a manutenção, manutenção preventiva e modificações

- (a) A partir de 30 de Junho de 2009, o titular de um AOC que não esteja aprovado como uma OMA não deverá executar e aprovar a manutenção, manutenção preventiva ou modificações de qualquer aeronave, célula, motor de aeronave, hélice, dispositivo ou componente, ou peça da aeronave para recolocação em serviço.
- (b) Apesar de a) acima, o titular de AOC pode efectuar as inspecções antes do voo se especificamente aprovado nas especificações de operações, conforme estipulado no seu programa de manutenção e manual de controlo de manutenção.
- (c) O titular de um AOC pode efectuar acordos com uma OMA, devidamente qualificada, para a execução da manutenção, manutenção preventiva ou modificações de qualquer aeronave, célula, motor de aeronave, hélice, dispositivo ou componente, ou peça da aeronave, conforme estipulado no seu programa de manutenção e manual de controlo de manutenção.
- (d) O titular de um AOC que não esteja aprovado para efectuar uma manutenção deverá recorrer a uma OMA devidamente qualificada para o fim.

9.D.175 Notificação de condições de navegabilidade perigosas

- (a) O titular do AOC deverá comunicar à Autoridade e ao titular do certificado do tipo da aeronave qualquer situação da aeronave ou componente da aeronave identificada pela organização de manutenção do titular do AOC que possa pôr em risco sério a aeronave. Os relatórios devem ser apresentados logo que seja possível, mas em qualquer caso, num período de três dias após a organização de manutenção do titular do AOC identificar a situação a que dizem respeito os relatórios.
- (b) Os seguintes itens justificam uma notificação imediata à autoridade por telefone/telex/fax, com um relatório escrito de seguimento logo que possível mas nunca depois de 72 horas após a descoberta:
- (1) Falha estrutural primária;
 - (2) Falha de sistema de comando;
 - (3) Fogo em qualquer parte da aeronave;
 - (4) Paragem dos motores durante o voo por qualquer motivo; ou
 - (5) Qualquer outro problema considerado como um perigo eminente para a segurança.

(c) Tais relatórios devem ser apresentados no formulário de relatório definido pela Autoridade e conter toda a informação pertinente acerca da situação do conhecimento da organização de manutenção do titular do AOC.

9.D.180 Limitações de períodos de descanso e de serviço para pessoas a desempenhar funções de manutenção na aeronave do titular do AOC

(a) Nenhuma pessoa pode atribuir, nem nenhuma pessoa deverá executar funções de manutenção em aeronaves certificadas para o transporte aéreo comercial, a não ser que essa pessoa tenha tido um período mínimo de descanso de 8 horas antes do início do trabalho.

(b) Nenhuma pessoa pode escalar uma pessoa para efectuar funções de manutenção em aeronaves certificadas para o transporte aéreo comercial durante mais de 12 horas consecutivas de serviço.

(c) Em situações que provoquem a imobilização não programada da aeronave, as pessoas que desempenham funções de manutenção em aeronaves certificadas para o transporte aéreo comercial podem continuar em serviço activo durante um período de até—

(1) 16 horas consecutivas; ou

(2) 20 horas em 24 horas consecutivas.

(d) Depois de períodos de serviço não programados, as pessoas que desempenham funções de manutenção em aeronaves deverão ter um período de descanso obrigatório de pelo menos 10 horas.

(e) O titular do AOC deverá libertar a pessoa que desempenha funções de manutenção de todos os deveres por 24 horas consecutivas durante um qualquer período de 7 dias consecutivos.

9.E GESTÃO DA SEGURANÇA EXTRINSECA (SECURITY) PELO TITULAR DO AOC

9.E.105 Aplicabilidade

(a) A Sub-Parte 9.E estabelece os requisitos de certificação aplicáveis à protecção das aeronaves, instalações e pessoal do AOC contra a interferência ilícita.

(b) As regras dispostas nesta Sub-Parte aplicam-se tanto às operações comerciais domésticas (serviços aéreos) como internacionais.

9.E.110 Requisitos de segurança

(a) O titular de um AOC deverá garantir que todo o pessoal apropriado esteja familiarizado e cumpra os requisitos relevantes dos programas nacionais de segurança do Estado do operador.

9.E.115 Programas de formação em segurança

(a) O titular de AOC deverá estabelecer, manter e pôr em prática programas de formação aprovados que permitam ao pessoal do operador actuar devidamente para evitar actos de interferência ilícita, como sabotagem ou apoderamento ilícito de aeronaves e reduzir ao mínimo as consequências de tais actos, caso ocorram.

(b) No mínimo, o programa de formação em segurança deverá incluir:

(1) Avaliação da gravidade de qualquer ocorrência;

(2) Comunicação e coordenação da tripulação;

(3) Respostas adequadas de auto-defesa;

(4) Uso de dispositivos de protecção não letais atribuídos aos membros da tripulação autorizados pela Autoridade;

(5) Exercícios de treino de situações reais respeitantes a várias situações de ameaça;

(6) Procedimentos no posto de pilotagem para proteger a aeronave;

(7) Procedimentos de busca na aeronave e orientação com relação a lugares de menor risco para colocar uma bomba, quando seja possível; e

(8) Medida e técnicas de prevenção da tripulação em relação a passageiros, bagagem, carga, correio, equipamento, provisões e abastecimentos destinados ao transporte numa aeronave.

Nota: Se o titular do AOC for responsável pelo controlo dos passageiros, bagagem e carga, este controlo também fará parte do programa de formação em segurança.

9.E.120 Notificação de actos de interferência ilícita

(a) Depois de um acto de interferência ilícita a bordo de uma aeronave o PIC ou, na sua ausência, o titular do AOC deverá apresentar, sem demora, um relatório de tal acto à autoridade local designada e à Autoridade do Estado do operador.

9.E.125 Lista de verificação do procedimento de busca na aeronave

(a) O titular de um AOC deverá garantir que todas as aeronaves transportam uma lista de verificação dos procedimentos a serem seguidos para esse tipo de aeronave na busca de uma bomba, no caso de suspeita de sabotagem, e na inspecção da aeronave para a procura de armas, explosivos ou outros dispositivos perigosos ocultos quando existe uma suspeita fundamentada de que a aeronave possa ser objecto de uma interferência ilícita.

(b) Esta lista de verificação deverá ser apoiada por -

(1) Orientação quanto à acção a tomar se for encontrada uma bomba ou um objecto suspeito; e

(2) Informação sobre o lugar de menor risco para colocar uma bomba, específico da aeronave.

(c) Devem ser fornecidos meios especializados, para uso no lugar de menor risco para colocar uma bomba, para atenuar e direccionar a explosão.

(d) Se quaisquer armas forem retiradas a passageiros ou aceites para transporte, deverá constar um procedimento no manual de operações em relação ao método adequado para guardar tais armas num local de modo a que fiquem inacessíveis a qualquer pessoa durante o tempo de voo.

9.E.130 Portas do compartimento da tripulação de voo, se instaladas – procedimentos de segurança

(a) A porta do compartimento da tripulação de voo, nas aeronaves destinadas ao transporte de passageiros, deverá poder ser trancada do interior do compartimento de modo a evitar o acesso não autorizado.

(b) O titular de um AOC deverá dispor de meios aprovados que permitam à tripulação de cabina notificar discretamente a tripulação de voo no caso de actividade suspeita ou quebras da segurança na cabina.

(c) O titular de um AOC não deverá operar uma aeronave destinada ao transporte de passageiros, salvo se for equipada com uma porta do compartimento da tripulação de voo, aprovada de acordo com os requisitos da Parte 7.

(d) O titular do AOC deverá garantir que a porta do compartimento da tripulação de voo seja mantida fechada e trancada a partir do momento em que forem fechadas todas as portas exteriores depois do embarque até que qualquer das portas seja aberta para o desembarque, excepto quando necessário para permitir o acesso e a saída de pessoas autorizadas.

9.F GESTÃO DE MERCADORIAS PERIGOSAS PELO TITULAR DO AOC**9.F.105 Aplicabilidade**

(a) A Sub-Parte 9.F estabelece os requisitos de certificação aplicáveis à gestão do transporte de mercadorias perigosas pelo titular do AOC.

9.F.110 Aprovação para transporte de mercadorias perigosas

(a) Nenhum titular de um AOC poderá transportar mercadorias perigosas a não ser que tenha sido aprovado pela Autoridade para o fazer em conformidade com os requisitos desta Sub-Parte.

9.F.115 Ambito

(a) O titular de um AOC deverá cumprir as disposições contidas nas Instruções Técnicas da ICAO para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas pelo Ar, ICAO Doc. 9284 (Instruções Técnicas) ou em quaisquer emendas das mesmas, em todas as ocasiões em que forem transportadas mercadorias perigosas, independentemente do voo ser totalmente ou parcialmente dentro ou totalmente fora do território de Cabo Verde.

(b) Quando forem transportadas mercadorias perigosas fora do território de Cabo Verde, o titular do AOC deverá analisar e cumprir as variações apropriadas, assinaladas pelos Estados Contratantes contidas no Apêndice 3 das Instruções Técnicas.

(c) Os artigos e substâncias que de outra forma seriam classificados como mercadorias perigosas estão excluídos das disposições da Sub-Parte 9.F, na medida especificada nas Instruções Técnicas, desde que estes sejam—

- (1) Requeridos a bordo da aeronave por razões operacionais;
- (2) Transportados como “catering” ou provisões de serviços de cabina;
- (3) Transportados para uso durante o voo como um auxiliar veterinário ou como um produto para abate de forma humana de um animal; ou
- (4) Transportados para uso durante o voo para auxílio médico a um paciente, desde que—
 - (i) As garrafas de gás tenham sido fabricadas especificamente para o fim de conter e transportar esse gás em particular;
 - (ii) Os fármacos, medicamentos e outras substâncias médicas estejam sob o controlo de pessoal treinado durante o tempo em que estão a ser usados na aeronave;
 - (iii) O equipamento contendo pilhas hidroeléctricas seja mantido e, se necessário seguro, numa posição vertical para evitar derramamento do electrólito; e
 - (iv) Sejam adoptadas as medidas adequadas para arrumar e manter seguro todo o equipamento durante a descolagem e aterragem e sempre que considerado necessário pelo PIC por razões de segurança; ou
 - (v) Sejam transportados por passageiros ou membros da tripulação.

(d) Os artigos e substâncias que se destinam a substituir os constantes no parágrafo (c)(1) podem ser transportados numa aeronave conforme especificado nas Instruções Técnicas.

9.F.120 Limitações no transporte de mercadorias perigosas

(a) O titular de um AOC deverá tomar todas as medidas razoáveis para garantir que os artigos e substâncias que são especificamente identificados pela denominação própria ou descrição genérica nas

Instruções Técnicas, considerados como proibidos para o transporte em quaisquer circunstâncias, não são transportados em nenhuma aeronave.

(b) O titular de um AOC deverá tomar todas as medidas razoáveis para garantir que os artigos e substâncias ou outros bens que sejam identificados nas Instruções Técnicas como estando proibidos para o transporte em circunstâncias normais ou animais vivos infectados sejam transportados apenas quando—

- (1) Estes forem isentados pelos Estados interessados de acordo com as disposições das Instruções Técnicas; ou
- (2) As Instruções Técnicas indiquem que estes podem ser transportados com uma aprovação emitida pelo Estado de Origem.

9.F.125 Classificação

(a) O titular de um AOC deverá tomar todas as medidas razoáveis para garantir que os artigos e substâncias sejam classificados como mercadorias perigosas conforme especificado nas Instruções Técnicas.

9.F.130 Embalagem

(a) O titular de um AOC deverá tomar todas as medidas razoáveis para garantir que as mercadorias perigosas sejam embaladas conforme especificado nas Instruções Técnicas.

(b) A embalagem usada no transporte de mercadorias perigosas deverá:

- (1) Ser de boa qualidade e deverá ser construída e fechada de forma segura de modo a evitar uma fuga, a qual poderia ser causada em condições normais de transporte por mudanças de temperatura, humidade ou pressão, ou por vibração.
- (2) Ser apropriada para o conteúdo. A embalagem em contacto directo com as mercadorias perigosas deverá ser resistente a qualquer químico ou a outra acção de tais mercadorias.
- (3) Cumprir com as especificações de material e construção constantes nas Instruções Técnicas.
- (4) Ser testada de acordo com as disposições das Instruções Técnicas.
- (5) Cuja função básica é reter um líquido, deverá ser capaz de resistir, sem fuga, à pressão indicada nas Instruções Técnicas.
- (6) Relativamente à embalagem interior, deverá ser embalada, segura ou amortecida de modo a evitar a sua ruptura ou fuga e a controlar o seu movimento dentro da(s) embalagem(ns) exterior(es) durante as condições normais de transporte aéreo. O amortecimento e os materiais absorventes não deverão reagir de forma perigosa com o conteúdo da embalagem.
- (7) Não ser reutilizada até ter sido inspecionada e considerada livre de corrosão ou outros danos. Em caso de ser reutilizada, deverão ser tomadas todas as medidas necessárias para evitar a contaminação de conteúdos subsequentes.

(c) Se devido à natureza do seu conteúdo anterior, as embalagens vazias e sujas puderem representar um perigo, estas deverão ser fechadas hermeticamente e tratadas de acordo com o perigo que possam constituir.

(d) Nenhuma quantidade prejudicial de uma substância perigosa deverá aderir ao exterior dos embalados.

9.F.135 Etiquetagem e marcação

(a) O titular de um AOC deverá tomar todas as medidas razoáveis para garantir que os embalados, “overpacks” e dispositivos de carga sejam etiquetados e marcados conforme especificado nas Instruções Técnicas.

(b) O titular de um AOC deverá garantir que os embalados, “overpacks” e dispositivos de carga sejam marcados com:

- (1) A denominação própria de embarque do artigo expedido que contenham;
- (2) O número UN, quando atribuído, e
- (3) Outras marcações que sejam especificadas nas Instruções Técnicas.

(c) O titular de um AOC deverá garantir que as embalagens fabricadas segundo uma especificação contida nas Instruções Técnicas sejam marcadas em conformidade com as Instruções Técnicas.

(d) No caso das mercadorias perigosas serem transportadas num voo que ocorra totalmente ou parcialmente no exterior do território de Cabo Verde, o titular do AOC deverá garantir que a etiquetagem e a marcação estejam na língua inglesa, para além de quaisquer outros requisitos relativos à língua.

9.F.140 Documento de transporte de mercadorias perigosas

(a) O titular de um AOC deverá garantir que, excepto quando especificado de outra forma nas Instruções Técnicas, as mercadorias perigosas sejam acompanhadas de um documento de transporte de mercadorias perigosas.

(b) No caso das mercadorias perigosas serem transportadas num voo que ocorra totalmente ou parcialmente no exterior do território de um Estado, o titular de um AOC deverá garantir que a língua inglesa seja utilizada no documento de transporte de mercadorias perigosas, para além de quaisquer outros requisitos relativos à língua.

9.F.145 Aceitação de mercadorias perigosas

(a) Nenhum titular de um AOC poderá receber mercadorias perigosas para transporte até o embalado, “overpack” ou dispositivo de carga ter sido inspeccionado de acordo com os procedimentos de aceitação das Instruções Técnicas.

(b) O titular de um AOC, ou o seu agente de handling, deverá utilizar uma lista de verificação de aceitação que—

- (1) Deverá permitir que todos os detalhes relevantes sejam verificados; e
- (2) Deverá ser numa forma que permita o registo dos resultados do controlo da aceitação através de meios manuais, mecânicos ou computadorizados.

9.F.150 Inspeção quanto a danos, fuga ou contaminação

(a) O titular de um AOC deverá garantir que:

- (1) Os embalados, “overpacks” e dispositivos de carga que contenham mercadorias perigosas sejam inspeccionados quanto a evidências de fuga ou danos imediatamente antes de serem carregados numa aeronave ou num dispositivo unitário de carga, conforme especificado nas Instruções Técnicas;
- (2) Um dispositivo unitário de carga não seja carregado numa aeronave a não ser que tenha sido inspeccionado conforme exigido pelas Instruções Técnicas e considerado livre de quaisquer evidências de fuga ou danos nas mercadorias perigosas nele contidas;

(3) Os embalados, “overpacks” ou dispositivos de carga com fuga ou danos não sejam carregados numa aeronave;

(4) Qualquer embalado de mercadorias perigosas encontrado numa aeronave e que pareça estar danificado ou com fuga seja removido ou sejam tomadas medidas para a sua remoção por uma autoridade ou organização adequadas;

(5) Após a remoção de quaisquer mercadorias danificadas ou com fuga, o restante da expedição seja inspeccionado para ter certeza de que se encontra num estado adequado para o transporte e que não ocorreram danos ou contaminação da aeronave ou da sua carga;

(6) Os embalados, “overpacks” e dispositivos de carga sejam inspeccionados quanto a sinais de danos ou fuga logo após a descarga de uma aeronave ou de um dispositivo unitário de carga e, se houver evidências de danos ou fuga, a área onde estavam guardadas as mercadorias perigosas seja inspeccionada quanto a danos ou contaminação.

9.F.155 Eliminação de contaminação

(a) O titular de um AOC deverá garantir que—

- (1) Qualquer contaminação encontrada como resultado de uma fuga ou danos nas mercadorias perigosas seja eliminada sem demora; e
- (2) Uma aeronave que tenha sido contaminada com materiais radioactivos seja imediatamente retirada do serviço e não seja devolvida até que o nível de radiação em qualquer superfície acessível e a contaminação não fixa não ultrapassem os valores especificados nas Instruções Técnicas.

9.F.160 Restrições com relação à carga e arrumação de mercadorias perigosas

(a) O titular de um AOC deverá garantir que os embalados e “overpacks” que contenham mercadorias perigosas e os dispositivos de carga que contenham materiais radioactivos sejam carregados e arrumados de acordo com as Instruções Técnicas.

(1) Cabina de Passageiros e Posto de Pilotagem. O titular de um AOC deverá garantir que as mercadorias perigosas não sejam transportadas numa cabina da aeronave ocupada por passageiros ou no posto de pilotagem, a não ser que seja especificado de outra forma nas Instruções Técnicas.

(2) Compartimentos de Carga. O titular de um AOC deverá garantir que as mercadorias perigosas sejam carregadas, segregadas, arrumadas e seguras numa aeronave conforme especificado nas Instruções Técnicas.

(3) Mercadorias Perigosas Designadas para o Transporte Apenas em Aeronaves Cargueiras. O titular de um AOC deverá garantir que os embalados de mercadorias perigosas que levem a etiqueta “Aeronave Cargueira Apenas” sejam transportados numa aeronave cargueira e carregados conforme especificado nas Instruções Técnicas, e de modo a que um membro da tripulação ou outra pessoa autorizada possa ver, manipular e, quando o tamanho e o peso o permitirem, separar tais embalados de outra carga durante o voo.

(b) Os embalados contendo mercadorias perigosas deverão ser separados durante a arrumação como se segue:

(1) Os embalados que possam reagir de forma perigosa com outros embalados não deverão ser arrumados próximos uns dos outros ou numa posição que possa permitir uma interação entre os mesmos no caso de uma fuga.

(2) Os embalados que contenham substâncias tóxicas e infecciosas deverão ser arrumados de acordo com as Instruções Técnicas.

- (3) Os embalados que contenham materiais radioactivos deverão ser arrumados de modo a ficarem separados de pessoas, animais vivos e filme por revelar, e seguros durante o voo de acordo com as Instruções Técnicas.
- (c) O titular do AOC deverá proteger contra danos e manter seguras quaisquer mercadorias perigosas de modo a evitar qualquer movimento durante o voo que possa alterar a orientação dos embalados.
- (d) Relativamente aos embalados contendo materiais radioactivos, a segurança deverá ser adequada para garantir que os requisitos de separação em b) 3) são sempre cumpridos.

9.F.165 Facilitação de informação

- (a) Informação ao pessoal de terra. O titular de um AOC deverá garantir que:
- (1) A informação seja facilitada para permitir ao pessoal de terra desempenhar as suas funções em relação ao transporte de mercadorias perigosas, incluindo as instruções sobre as medidas a tomar no caso de incidentes e acidentes envolvendo mercadorias perigosas; e
 - (2) Se aplicável, a informação referida no parágrafo (a) (1) seja também fornecida ao agente de assistência.
- (b) Informação aos passageiros. O titular de um AOC deverá garantir que a informação seja divulgada conforme exigido nas Instruções Técnicas de modo a que os passageiros sejam avisados quanto aos tipos de mercadorias que estão proibidos de transportar a bordo de uma aeronave.
- (c) Informação aos expedidores. O titular de um AOC deverá garantir que a informação seja divulgada de modo a que os expedidores de mercadorias perigosas disponham da informação exigida que lhes permita dar conta das suas responsabilidades em relação ao transporte de mercadorias perigosas e às medidas a serem tomadas em caso de emergências que surjam envolvendo mercadorias perigosas, conforme requerido nas Instruções Técnicas.
- (d) Informação ao pessoal dos pontos de aceitação. O titular de um AOC e, se aplicável o agente de assistência, deverá garantir que sejam fornecidos avisos nos pontos de recepção de carga dando informação sobre o transporte de mercadorias perigosas, incluindo as medidas a serem tomadas no caso de emergências que surjam envolvendo mercadorias perigosas.
- (e) Informação aos membros da tripulação. O titular de um AOC deverá garantir que seja fornecida informação no manual de operações que permita aos membros da tripulação levarem a cabo as suas responsabilidades em relação ao transporte de mercadorias perigosas, incluindo as medidas a serem tomadas em caso de emergências que surjam envolvendo mercadorias perigosas.
- (f) Informação ao PIC. O titular de um AOC deverá garantir que o PIC receba, o mais cedo possível antes da partida da aeronave, informação por escrito, conforme especificado nas Instruções Técnicas.
- (g) Informação em caso de uma emergência durante o voo. Se ocorrer uma emergência durante o voo, o PIC deverá, logo que a situação o permitir, informar os serviços de tráfego aéreo adequado, para que estes por sua vez informem as autoridades do aeródromo, acerca de quaisquer mercadorias perigosas a bordo da aeronave, conforme estipulado nas Instruções Técnicas.
- (h) Informação em caso de um incidente ou acidente na aeronave. O titular de um AOC que esteja envolvido num incidente ou acidente da aeronave deverá—
- (1) Em caso de acidente ou incidente sério, em que estejam envolvidas mercadorias perigosas transportadas como carga:
 - (i) Informar, sem demora, os serviços de emergência que respondam ao acidente ou incidente sério, sobre as mercadorias perigosas a bordo, conforme conste na informação por escrito ao piloto comandante; e

- (ii) Logo que possível, informar as autoridades adequadas do estado do Operador e o Estado no qual o acidente de aeronave tenha ocorrido;

(2) Em caso de um incidente:

- (i) Informar, a pedido, sem demora os serviços de emergência que respondam ao incidente e à autoridade adequada do Estado no qual o incidente tenha ocorrido, sobre as mercadorias perigosas a bordo, conforme conste na informação por escrito ao piloto comandante.

9.F.170 Programas de formação

- (a) O titular de um AOC deverá estabelecer, manter e ter programas de formação de pessoal aprovados pela Autoridade, conforme exigido nas Instruções Técnicas
- (b) O titular de um AOC que não possua uma aprovação permanente para o transporte mercadorias perigosas deverá garantir que—
- (1) O pessoal que esteja envolvido na movimentação geral da carga tenha recebido uma formação para desempenhar as suas funções em relação às mercadorias perigosas, que cubra, no mínimo, as áreas identificadas na Coluna I do Quadro I com uma profundidade suficiente para garantir que é obtido um conhecimento dos perigos associados às mercadorias perigosas e sobre como identificar estas mercadorias.
 - (2) Os membros da tripulação, pessoal de assistência a passageiros e pessoal de segurança empregado pelo titular do AOC que lidem com a filtragem de passageiros e a sua bagagem, tenham recebido uma formação que cubra no mínimo as áreas identificadas na Coluna 2 do Quadro I com uma profundidade suficiente para garantir que é obtido um conhecimento dos perigos associados às mercadorias perigosas, sobre como identificar estas e sobre os requisitos aplicáveis ao transporte de tais mercadorias por passageiros.

QUADRO 1

Áreas de Formação	1	2
Filosofia geral	X	X
Limitações para as mercadorias perigosas no transporte aéreo	X	X
Marcação e etiquetagem de embalados	X	X
Mercadorias perigosas na bagagem de passageiros		X
Procedimentos de emergência	X	X

Nota: 'X' indica uma área a ser coberta.

- (c) O titular de um AOC que possua uma aprovação permanente para o transporte mercadorias perigosas deverá garantir que:
- (1) O pessoal que esteja envolvido na recepção de mercadorias perigosas tenha recebido uma formação, e esteja qualificado para desempenhar as suas funções, que cubra no mínimo as áreas identificadas na Coluna I do Quadro 2 com uma profundidade suficiente para garantir que o pessoal consegue tomar decisões sobre a aceitação ou recusa de mercadorias perigosas oferecidas para transporte aéreo.
 - (2) O pessoal que esteja envolvido na assistência em terra, armazenamento e carregamento de mercadorias perigosas tenha recebido uma formação, que lhe permita cumprir os seus deveres em relação às mercadorias perigosas, que cubra no mínimo as áreas identificadas na Coluna 2 do Quadro 2 com uma profundidade suficiente para garantir que é obtido um conhecimento dos perigos associados às mercadorias perigosas, sobre como identificar tais mercadorias e como tratar e carregar as mesmas.

- (3) O pessoal que esteja envolvido na movimentação geral da carga tenha recebido uma formação que lhe permita cumprir os seus deveres em relação às mercadorias perigosas que cubra no mínimo as áreas identificadas na Coluna 3 do Quadro 2 com uma profundidade suficiente para garantir que é obtido um conhecimento dos perigos associados às mercadorias perigosas, sobre como identificar tais mercadorias e como tratar e carregar as mesmas.
- (4) Os membros da tripulação de voo tenham recebido uma formação, que cubra no mínimo as áreas identificadas na Coluna 4 do Quadro 2, com uma profundidade suficiente para garantir que é obtido um conhecimento dos perigos associados às mercadorias perigosas e sobre como estas devem ser carregadas numa aeronave.
- (5) O pessoal de assistência a passageiros, pessoal de segurança empregado pelo operador que lide com a filtragem de passageiros e a sua bagagem, e membros da tripulação que não membros da tripulação de voo, tenham recebido uma formação que cubra no mínimo as áreas identificadas na Coluna 5 do Quadro 2 com uma profundidade suficiente para garantir que é obtido um conhecimento dos perigos associados às mercadorias perigosas e sobre os requisitos aplicáveis ao transporte de tais mercadorias por passageiros ou, de forma mais geral, ao seu transporte numa aeronave.
- (d) O titular de um AOC deverá garantir que todo o pessoal que necessite de formação sobre mercadorias perigosas receba formação contínua em intervalos não superiores a 2 anos.
- (e) O titular de um AOC deverá garantir que sejam mantidos registos da formação sobre mercadorias perigosas em relação a todo o pessoal que receba formação de acordo com o parágrafo (d).
- (f) O titular de um AOC deverá garantir que o pessoal do seu agente de assistência receba formação de acordo com a coluna aplicável do Quadro I ou Quadro

Quadro 2					
Áreas de Formação	1	2	3	4	5
Filosofia geral	X	X	X	X	X
Limitações das mercadorias perigosas no transporte aéreo	X	X	X	X	X
Classificação e lista das mercadorias perigosas	X	X		X	
Requisitos gerais de embalagem e instruções de embalagem	X				
Marcação das especificações da embalagem	X				
Marcação e etiquetagem das embalagens	X	X	X	X	X
Documentação do expedidor	X				
Recepção de mercadorias perigosas, incluindo o uso de uma lista de controlo	X				
Carga, restrições da carga e segregação	X	X	X	X	
Inspecções para procura de danos ou fuga e procedimentos de descontaminação	X	X			
Fornecimento de informações ao PIC	X	X		X	
Mercadorias perigosas na bagagem de passageiros	X			X	X
Procedimentos de emergência	X	X		X	X

Nota: X indica uma área a ser coberta.

9.F.175 Notificação de incidentes e acidentes com mercadorias perigosas

- (a) O titular de um AOC deverá notificar à Autoridade, num período de 72 horas após o acontecimento, os incidentes e acidentes com mercadorias perigosas, a não ser que impedido por circunstâncias excepcionais.
- (b) O titular de um AOC deverá notificar à Autoridade, num período de 72 horas após a descoberta, as mercadorias perigosas não declaradas ou erradamente declaradas descobertas na carga ou na bagagem de passageiros, a não ser impedido por circunstâncias excepcionais.

9.F.180 Responsabilidades do expedidor

- (a) Nenhuma pessoa deverá oferecer um embalado, “overpack” ou dispositivo de carga contendo mercadorias perigosas para expedição aérea a não ser que essa pessoa se tenha assegurado, de acordo com as Instruções Técnicas, que as mercadorias perigosas estão devidamente -
- (1) Classificadas;
 - (2) Embaladas;
 - (3) Etiquetadas; e
 - (4) Acompanhadas por um documento de transporte de mercadorias perigosas devidamente.
- (b) Ao preencher o documento de transporte de mercadorias perigosas para o titular do AOC, o expedidor deverá, de acordo com as Instruções Técnicas e quaisquer outros regulamentos de Cabo Verde:
- (1) Declarar que as mercadorias perigosas estão descritas totalmente e com exactidão pelas suas denominações próprias de embarque;
 - (2) Declarar que as mercadorias perigosas estão classificadas, embaladas, marcadas e etiquetadas e em estado adequado para transporte;
 - (3) Preencher o formulário tanto na língua de Cabo Verde como em Inglês quando as mercadorias perigosas se destinarem a ser transportadas totalmente ou parcialmente fora de Cabo Verde; e
 - (4) Assinar o formulário.

9.F.185 Notificação de variações e dificuldades à ICAO

- (a) A Autoridade fará, prontamente, notificar a ICAO, para publicação nas Instruções Técnicas, quaisquer:
- (1) Disposições adoptadas por Cabo Verde diferentes das especificadas nas Instruções Técnicas.
 - (2) Requisitos adoptados pelo operador mais restritivos do que os especificados nas Instruções Técnicas.
- (b) A Autoridade fará, prontamente, informar a ICAO acerca das dificuldades encontradas na aplicação das Instruções Técnicas e de quaisquer emendas que seria desejável fazer às mesmas.

9.F.190 Isenções

- (a) Em casos de extrema urgência ou quando outras formas de transporte forem inadequadas ou a total conformidade com os requisitos estabelecidos for contrária ao interesse público, a Autoridade poderá conceder isenções relativamente às disposições desta SubParte, seguindo as condições determinadas na Parte 1.
- (b) A Autoridade poderá conceder uma isenção a outros operadores que sobrevoem Cabo Verde, se nenhum dos critérios para a concessão de uma isenção for relevante, com base apenas no facto da Autoridade acreditar que um nível equivalente de segurança foi atingido.

AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL


Regulamentos de Aviação Civil de Cabo Verde

IS – NORMAS DE IMPLEMENTAÇÃO

CVCAR PARTE 9 - ADMINISTRAÇÃO E CERTIFICAÇÃO DO OPERADOR AÉREO

IS: 9.A.135 – Conteúdo e esquema do AOC e suas especificações de operações

(a) O seguinte esquema e conteúdo aplicam-se a um AOC emitido pela Autoridade:

CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO <i>AIR OPERATOR CERTIFICATE</i>		
¹ EXEMPLAR Nº <i>Sample Nº</i>	REPÚBLICA DE CABO VERDE ²  AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL ³ <i>AGENCIA DE AVIACAO CIVIL</i>	¹ Endereço da Autoridade <i>Address of the Authority</i>
	NOME DO OPERADOR ⁶ <i>OPERATOR NAME</i> Nome comercial ⁷ : <i>Dbá trading name</i> Endereço do operador ⁸ : <i>Operator address:</i> Tel ⁹ : Fax: E-mail:	
⁴ AOC Nº : ⁵ Data de Validade: <i>Expiry date:</i> (dd) / mm / (yyyy)		
Este certificado certifica que _____ ¹² está autorizado a efectuar operações aéreas comerciais, conforme definido nas especificações de operações em anexo, de acordo com o manual de operações e a Parte 9 dos regulamentos de aviação civil de Cabo Verde (CV CAR). ¹³ <i>This certificate certifies that (_) is authorized to perform commercial air operations, as defined in the attached operations specifications, in accordance with the operations manual and Part 9 of the Cabo Verde civil aviation regulations (CV CAR).</i>		
Data de emissão ¹⁴ <i>Date of issue:</i>	Nome e Assinatura: ¹⁵ <i>Name and signature:</i> Função <i>Title:</i>	

Notas.—

- O numero do exemplar (esq.) e o endereço da Autoridade (dto).
- Nome do Estado do Operador (Cabo Verde).
- Autoridade emissora do Estado do Operador.
- Número único do AOC, conform emitido do Estado do Operador.
- Data após a qual o AOC deixa de ser válido (dd-mm-yyyy).
- Substituir pelo nome registado do operador.
- Nome comercial do operador, se diferente. Inserir “dba” antes do nome comercial (para “doing business as”).
- Endereço da sede principal de negócios do operador.
- Contactos de telephone, fax, incluindo o código do país e E-mail (se disponível) da sede principal de negócios do operador.
- Os pormenores de contacto incluem os números de telefone e fax, incluindo o código do país, e o endereço e-mail onde o pessoal de gestão operacional pode ser contactado sem demora indevida para assuntos relativos às operações de voo, navegabilidade, competencia da tripulação de voo e de cabina, mercadorias perigosas e outros assuntos, conforme requerido.
- Inserir o documento controlado, trazido a bordo, em que os pormenores de contacto estão listados, com a referencia do paragrafo ou página, p. e.: “Os pormenores de contacto estão listados no manual de operações, Gen/Basic, Chapter 1, 1.1” ou “... estão listados nas especificações de operações, pagina 1” ou “... estão listados num anexo a este documento”.
- Nome de registo do operador.
- Referência aos regulamentos de aviação civil apropriados.
- Data de emissão do AOC (dd-mm-yyyy).
- Função, nome e assinatura do representante da Autoridade. Um carimbo oficial será aplicado no AOC.

(b) O seguinte conteúdo e esquema aplicam-se às especificações de operações emitidas pela Autoridade

ESPECIFICAÇÕES DE OPERAÇÕES (sujeito às condições aprovadas no Manual de Operações) <i>OPERATIONS SPECIFICATIONS</i> (Subject to the approved conditions in the Operations Manual)				
CONTACTOS DA AUTORIDADE EMISSORA¹ <i>ISSUING AUTHORITY CONTACT DETAILS</i>				
Tel: _____		Fax: _____		E:mail: _____
No AOC ² _____	Nome do Operador ³ _____ <i>Operator Name:</i>			
	Nome Comercial: _____ <i>Db:</i>			
Data ⁴ : _____	Assinatura: _____ <i>Signature:</i>			
Modelo de aeronave ⁵ : <i>Aircraft Model:</i>				
Tipos de operação: Transporte aéreo comercial <input type="checkbox"/> Passageiros <input type="checkbox"/> Cargo <input type="checkbox"/> Outro ⁶ _____ <i>Types of operations:</i>				
Área(s) de operação ⁷ : <i>Area(s) of operation:</i>				
Limitações especiais ⁸ : <i>Special limitations:</i>				
AUTORIZAÇÕES ESPECIAIS <i>SPECIAL AUTHORIZATIONS</i>	SIM <i>YES</i>	NÃO <i>NO</i>	APROVAÇÕES ESPECÍFICAS <i>SPECIFIC APPROVALS</i>	OBSERVAÇÕES <i>REMARKS</i>
Mercadorias perigosas <i>Dangerous goods</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
Operações a baixa visibilidade <i>Low visibility operations</i>				
Aproximação e aterragem <i>Approach and landing</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	CAT ¹⁰ _____; RVR _____ m; DH _____ ft	
Descolagem <i>Take-off</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	RVR ¹¹ _____ m	
RVSM ¹² <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
ETOPS ¹³ <input type="checkbox"/> N/A	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	Tempo max. de desvio ¹⁴ _____ min. <i>Maximum diversion time: (__) min.</i>	
Especificações de navegação para operações PBN ¹⁵ <i>Navigation specifications for PBN operations</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		16
Navegabilidade contínua <i>Continuing airworthiness</i>	- - -	- - -	17	
Outros ¹⁸ <i>Other</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

Notas.—

1. Os contactos de telefone e fax, incluindo o código de país, e o endereço e-mail da Autoridade (se disponível).
2. Inserir o número do AOC associado.
3. Inserir o nome de registo do operador e o nome comercial, se diferente. Inserir “dba” antes do nome comercial (para “doing business as”).
4. Data de emissão das especificações de operações (dd-mm-yyyy) e a assinatura do representante da Autoridade.
5. Inserir a designação da Commercial Aviation Safety Team (designação CAST)/ICAO da marca, modelo e série, ou série master da aeronave, se uma série tiver sido designada (e.g. Boeing-737-3K2 ou Boeing-777-232). A taxonomia CAST/ICAO está disponível em: <http://www.intlaviationstandards.org/>.
6. Outro tipo de transporte a ser especificado (p.e. service de emergencia medica).
7. Listar a(s) area(s) geografica(s) da operação autorizada (por coordenadas geograficas ou rotas especificas, região de informação de voo or fronteiras nacionais ou regionais).
8. Listar as limitações especiais aplicáveis (p.e. VFR apenas, diurno apenas).
9. Listar nesta coluna os criterios mais permissivos para cada aprovação ou o tipo de aprovação (com os critérios apropriados).
10. Inserir a categoria de aproximação d precisão (CAT I, II, IIIA, IIIB or IIIC). Inserir o RVR mínimo em metros e altura de decisão em pés. Uma linha é utilizada para cada categoria de aproximação listada.
11. Inserir o RVR minimo aprovado para descolagem em metros. Uma linha para cada aprovação pode ser utilizada, se aprovações diferentes forem outorgadas.
12. A caixa “Não aplicavel (N/A)” pode ser marcada só se o tecto máximo de voo da aeronave for inferior a FL 290.
13. As operações prolongadas (ETOPS) aplicam-se, actualmente, apenas a aeronaves bimotoras. Assim, a caixa “Não aplicável (N/A)” pode ser marcada se o modelo de aeronave tiver mais de 2 motores. Se, no futuro, o conceito for extendido para aeronaves de 3 ou 4 motores, será necessário marcar a caixa “Sim” ou “Não”.
14. A distancia limite pode também ser indicada (in NM), assim como tipo de motor.
15. Performance-based navigation (PBN): uma linha é utilizada para cada autorização de especificação PBN (p.e. RNAV 10, RNAV 1, RNP 4), com as limitações apropriadas ou condições listadas nas “Aprovações Especificas” e/ou na coluna “Observações”.
16. As limitações, condições e base regulamentar para a aprovação operacional associada com as especificações PBN (p.e. GNSS, DME/DME/IRU). Informação sobre a navegação com base em criterios de performance, e material de orientação relativo ao processo de aprovação operacional e implementação, estão contidos no Performance-based Navigation Manual (Doc 9613).
17. Inserir o nome da pessoa/organização responsável por garantir que a aeronavegabilidade contínua da aeronave é mantida de acordo com os requisitos do CV CAR Parte 9, Sub-Parte 9.D..
18. Outras autorizações ou dados podem ser introduzidos aqui, usando uma linha (ou uma secção de mais de uma linha) para cada autorização (p.e. autorização para aproximação especial, MNPS, performance de navegação aprovada).

(c) A seguinte lista de autorizações, condições e limitações deverá ser incluída para cada modelo de aeronave na frota do operador, identificada por marca, modelo e serie de aeronave:

- (1) Os pormenores de contacto da Autoridade, o nome do operador, o número e a data de emissão do AOC, e a assinatura do representante da Autoridade, o modelo de aeronave, os tipos e áreas de operações, as limitações e autorizações especiais.

IS: 9.B.210 Pessoal de gestão requerido para as operações de transporte aéreo comercial

(a) O titular de um AOC deverá tomar medidas para garantir a continuidade da supervisão se as operações forem conduzidas na ausência de qualquer elemento do pessoal de gestão exigido.

(b) O pessoal de gestão exigido deverá ser contratado para trabalhar as horas suficientes de modo a serem cumpridas as funções de gestão.

(c) Uma pessoa em serviço numa posição de gestão exigida para o titular de um AOC não poderá estar ao serviço de qualquer outro titular de um AOC numa posição similar, a não ser que uma isenção seja emitida pela Autoridade.

(d) As qualificações iniciais mínimas para um Director de Operações são—

- (1) Uma licença de ATP; e
- (2) 3 anos de experiência como PIC em operações de transporte aéreo comercial —
 - (i) Com aeronaves grandes, se o titular do AOC operar aeronaves grandes; ou
 - (ii) Com aeronaves grandes ou pequenas, se o titular do AOC operar apenas aeronaves pequenas.

(e) As qualificações mínimas para um Piloto Chefe são—

- (1) Uma licença de ATP com as qualificação adequadas para pelo menos uma das aeronaves utilizadas nas operações do titular do AOC; e
- (2) 3 anos de experiência como PIC em operações de transporte aéreo comercial -
 - (i) Com aeronaves grandes, se o titular do AOC operar aeronaves grandes; ou
 - (ii) Com aeronaves grandes ou pequenas, se o titular do AOC operar apenas aeronaves pequenas.

Nota: A Autoridade pode aceitar uma licença de piloto comercial com uma qualificação de instrumentos em lugar de uma licença de ATP se os requisitos do PIC para as operações conduzidas exigirem apenas uma licença de piloto comercial.

(i) As qualificações mínimas para um Director de Manutenção são—

- (1) Uma licença de técnico de manutenção de aeronaves (AMT) com qualificações de categoria B1 ou B2 ou equivalentes;
- (2) 3 anos de experiência de manutenção da mesma categoria e classe de aeronave utilizada pelo titular do AOC incluindo 1 ano na qualidade de pessoal de certificação; e
- (3) 1 ano de experiência em supervisão de manutenção da mesma categoria e classe de aeronave utilizada pelo titular do AOC.

(g) O titular de um AOC poderá empregar uma pessoa que não satisfaça os requisitos de qualificação ou experiência adequadas se a Autoridade emitir uma isenção considerando que essa pessoa possui uma experiência comparável e pode efectivamente desempenhar as funções de gestão exigidas.

IS: 9.B.215 Documentação relevante

(a) A documentação relevante inclui a parte relevante do sistema de manuais do operador;

(b) Para além disso, a documentação relevante deverá incluir o seguinte:

- (1) Política da qualidade;
- (2) Terminologia;
- (3) Padrões operacionais especificados;
- (4) Uma descrição da organização;
- (5) A afectação de funções e responsabilidades;
- (6) Procedimentos operacionais para garantir o cumprimento dos regulamentos;
- (7) O programa de garantia da qualidade, reflectindo:
 - (i) O plano do processo de monitorização;
 - (ii) Os procedimentos de auditoria;
 - (iii) Os procedimentos de reporte;
 - (iv) Procedimentos de seguimento e de acção correctiva;
 - (v) Sistema de registos;
 - (vi) Os syllabus de treino; e
 - (vii) Controlo da documentação.

IS: 9.B.225 Preenchimento e manutenção de registos

(a) Um operador deverá garantir que a manutenção da seguinte informação ou documentação pelos períodos indicados no quadro abaixo:

Quadro de Manutenção de Registos

Registos da Tripulação de Voo	
Tempos de voo, períodos de serviço e períodos de repouso	2 anos
Licença e certificado médico	Até 12 meses após o membro da tripulação de voo ter deixado o emprego do operador
Formação teórica e instrução de voo (todos os tipos)	Até 12 meses após o membro da tripulação de voo ter deixado o emprego do operador
Treino de qualificação em rota e aeródromo/heliporto	Até 12 meses após o membro da tripulação de voo ter deixado o emprego do operador
Formação em mercadorias perigosas	Até 12 meses após o membro da tripulação de voo ter deixado o emprego do operador
Formação em segurança (security)	Até 12 meses após o membro da tripulação de voo ter deixado o emprego do operador
Verificações de proficiência e qualificação (todos os tipos)	Até 12 meses após o membro da tripulação de voo ter deixado o emprego do operador
Registos da Tripulação de Cabina	
Tempos de voo, períodos de serviço e períodos de repouso	2 anos
Certificado	Até 12 meses após o membro da tripulação de voo ter deixado o emprego do operador
Formação teórica e instrução de voo (todos os tipos)	Até 12 meses após o membro da tripulação de voo ter deixado o emprego do operador
Formação em mercadorias perigosas	Até 12 meses após o membro da tripulação de voo ter deixado o emprego do operador
Formação em segurança (security)	Até 12 meses após o membro da tripulação de voo ter deixado o emprego do operador
Verificações de competência	Até 12 meses após o membro da tripulação de voo ter deixado o emprego do operador

Quadro de Retenção de Registos — Continuação

Registos de outro Pessoal do AOC	
Formação/qualificação de outro pessoal para o qual é exigido, nestes regulamentos, um programa de formação aprovado	Até 12 meses após o membro da tripulação de voo ter deixado o emprego do operador
Licença, se exigida, e certificado médico se exigido	Até 12 meses após o membro da tripulação de voo ter deixado o emprego do operador
Verificações de proficiência ou competência, se exigidos	Até 12 meses após o membro da tripulação de voo ter deixado o emprego do operador
Formulários de Preparação de Voo	
Manifestos de carga preenchido	3 meses após a conclusão do voo
Relatórios de massa e centragem	3 meses após a conclusão do voo
Despachos de voo	3 meses após a conclusão do voo
Planos de voo	3 meses após a conclusão do voo
Manifestos de passageiros	3 meses após a conclusão do voo
Boletins meteorológicos	3 meses após a conclusão do voo
Registos do Gravador de Voo	
Gravações das vozes do cockpit	Conservadas após um acidente ou incidente por 60 dias ou mais se requerido pela Autoridade
Gravações dos dados de voo	Conservadas após um acidente ou incidente por 60 dias ou mais se requerido pela Autoridade
Caderneta Técnica da Aeronave	
Secção de registos de viagem	2 anos
Secção de registos de manutenção	2 anos

Quadro de Retenção de Registos — Continuação

Registos de manutenção da aeronave	
Tempo total de serviço (horas, ciclos e tempo de calendário, conforme apropriado) da aeronave e de todos os componentes de vida limitada	12 meses após a unidade a que se referem ter sido permanentemente retirada de serviço
Situação actual de conformidade com toda a informação mandatária sobre a navegabilidade contínua	12 meses após a unidade a que se referem ter sido permanentemente retirada de serviço
Detalhes adequados das modificações e reparações da aeronave e dos seus componentes	12 meses após a unidade a que se referem ter sido permanentemente retirada de serviço
Tempo total de serviço (horas, ciclos e tempo de calendário, conforme apropriado) desde a última revisão da aeronave ou dos seus componentes sujeitos a uma vida útil mandatária	12 meses após a unidade a que se referem ter sido permanentemente retirada de serviço
A situação actual da conformidade da aeronave com o programa de manutenção	12 meses após a unidade a que se referem ter sido permanentemente retirada de serviço
Os registos detalhados de manutenção para mostrar que foram cumpridos todos os requisitos para uma declaração de conformidade de manutenção	24 anos após a assinatura da declaração de conformidade de manutenção
Outros Registos	
Plano operacional de voo	3 meses após a conclusão do voo
Registos do sistema da qualidade	5 anos
Documento de transporte de mercadorias perigosas	6 meses após a conclusão do voo
Lista de verificação da aceitação de mercadorias perigosas	6 meses após a conclusão do voo
Registos sobre a dosagem de radiação solar e cósmica, se o titular do AOC operar aeronaves que voam acima dos 15 000 m (49 000 pés)	Até 12 meses após o membro da tripulação ter deixado o emprego do titular do AOC

Nota: Ver 9.C.125 para os detalhes da secção de registos de viagem e 9.D.145 para os detalhes da secção de registos de manutenção da caderneta técnica da aeronave.

IS: 9.B.240 Caderneta técnica de aeronave

(a) Seguem-se dois exemplos de uma caderneta técnica de aeronave:

Nome do Operator ¹	Registo de Voo ²	Nome do Comandante:	Registo:	Folha N.º ³ :
Endereço do operador	Assinatura do Comandante ⁴ :	Nome e cargo de outro(s) membro(s) da tripulação:	Tipo da aeronave:	Data:

VOO ⁵				CONTROLO	TEMPO DO VOO CALÇO A CALÇO			TEMPO EM VOO			CARGA		COMBUSTÍVEL A BORDO		
Natureza do Voo: ⁶	De:	Para	N.º de Aterragem: ⁷	Preparação do Voo: ⁸	Fora :	Dentro:	Tempo:	Descolagem:	Aterragem:	Tempo:	N.º de Pax/Carga(kg/lbs):	Massa à descolagem (kg/lbs):	Abastecimento:	Descolagem ⁹ (lts/kg/lbs):	Aterragem:
RELATÓRIO DE DADOS DE VOO E TEMPO DE VOO CALÇO A CALÇO					RELATORIO DE INCIDENTES/OCORRÊNCIAS/ OBSERVAÇÕES DEFEITOS ANOTADOS¹⁰										
		Duração do Voo:	Aterragens:		Assinalar o tipo de relatório: Operação/Técnico/Outro ¹¹ . Registrar também qualquer fluido anti-gelo/degelo conforme instruído ¹²										
Total por Dia:															
Total do Relatório Anterior:															
Total do Relatório:															
RELATÓRIO DE TEMPO DE VOO E DADOS DE VOO					DECLARAÇÃO DE APTIDÃO PARA O SERVIÇO						MEDIDAS TOMADAS¹³				
		Tempo de Voo:	Próxima Manutenção Esperada:		Nome do pessoal de certificação & referência de aprovação Parte 6 (se aplicável)										
Total desta folha:			Horas		Certifico que o trabalho especificado, excepto se indicado de outra forma, foi efectuado de acordo com a Parte 6 e em relação a esse trabalho a aeronave/componente da aeronave é declarada apta para o serviço.										
Total da folha anterior:			Aterragens		Assinatura										
Total do Relatório:			Data												

¹Nome e endereço do operador pré-impresso ou preenchido à mão²Deve ser preenchido por: Cada dia; e Cada tripulação de voo.³O número de folha (por exemplo, yy-nn) deve ser pré-impresso ou inscrito à mão. Todas as folhas devem ser identificáveis e numeradas de acordo com um sistema contínuo que quando inscrito à mão ofereça a mesma segurança que pré-impresso.⁴A assinatura do comandante atesta que tudo que se encontra nesta folha está correcto⁵Para voos de A a A, pode ser efectuada uma entrada de resumo. Para todos os outros voos tais como de A a B etc., deve ser efectuada um registo para cada voo.⁶Como Privado, Comercial, Técnico, Treino, Reboque de planador, etc.⁷Número de aterragens se houver um registo de resumo⁸A preparação do voo de acordo com o manual de operações (iniciais do comandante) indica que:

1. A distribuição da carga está dentro dos limites
2. A verificação pré-voo está feita

Endereço do operador:		Data:		TRIPULAÇÃO	CARGA		ÓLEO			DEGELNO NO SOLO		Folha número 0000001				
		Tipo da aeronave:		Nome do Comandante:		Nº de Passageiros: _____		Motor 1 / Motor 2			Tipo de fluido: _____		Última declaração aptidão: _____			
Registro:				Nome e função dos membros da tripulação		Massa (kg/lbs) Carga: _____		Reabastecido: _____/_____ Total: _____/_____			Mistura: _____ <u>Tempo de degelo</u> Começado: _____ Terminado: _____		Total de horas da aeronave: _____ Total de aterragens da aeronave: _____ Próxima manutenção esperada: _____ Em horas: _____ Em aterragem: _____			
VOO				PRÉ-VOO		TEMPO DE VOO CALÇO A CALÇO		TEMPO EM VOO			COMBUSTÍVEL A BORDO (LTRS/KG/LBS)					
Voo Nº:	De:	Para:	Nº de aterragens:	Nome/Assinatura:		Fora:	Dentro:	Tempo:	Descolagem:	Aterragem:	Tempo:	Abastecimento:	Descolagem:	Aterragem:		
Defeitos							Assinatura	Medidas Tomadas					Declaração de aptidão pela OMA			
00000001-1													Número da aprovação: Data: Local: Hora: Nome: Assinatura:			
								PN: sn fora: sn dentro:								
00000001-2													Número da aprovação: Data: Local: Hora: Nome: Assinatura:			
								PN: SN fora: SN dentro:								
00000001-3													Número da aprovação: Data: Local: Hora: Nome: Assinatura:			
								PN: SN fora: SN dentro:								
Item da MEL:				<u>DEFEITO DEFERIDO PELA MEL</u>			Aceitação do Comandante	<u>Inspecção diária/Manutenção feita:</u>					Número do acordo: Data: Local: Tempo: Nome: Assinatura:			
				Data de abertura: Categoria: Data Limite:												

IS 9.B.255 Sistema de documentos de segurança de voo

(a) O seguinte esquema aborda os principais elementos do processo de desenvolvimento do sistema de documentos de segurança de voo de um operador, com o objectivo de garantir a conformidade com estes Regulamentos.

1.0 Organização

1.1 Um sistema de documentos de segurança de voo deverá ser organizado de acordo com os critérios, que asseguram o fácil acesso à informação, exigidos para as operações de terra e de voo contidas nos vários documentos operacionais que compreendem o sistema e que facilitam a gestão da distribuição e a revisão dos documentos.

1.2 A informação contida num sistema de documentos de segurança de voo deverá ser agrupada de acordo com a importância e uso da informação, conforme se segue:

- a) Informação de máxima urgência, por exemplo, a informação que pode por em risco a segurança da operação se não estiver imediatamente disponível;
- b) Informação urgente, por exemplo, a informação que pode afectar o nível de segurança ou atrasar a operação se não estiver disponível num curto período de tempo;
- c) Informação frequentemente utilizada;
- d) Informação de referência, por exemplo, a informação que é exigida para a operação mas que não se inclui em b) ou c) acima; e
- e) Informação que pode ser agrupada com base na fase da operação durante a qual é usada.

1.3 A informação de máxima urgência deverá ser colocada, sem demora e de forma destacada, no sistema de documentos de segurança de voo.

1.4 A informação de máxima urgência, a informação urgente, e a informação frequentemente utilizada deverão ser colocadas em folhetos e guias de referência rápida.

2.0 Validação. Um sistema de documentos de segurança de voo deverá ser validado antes de posto em prática em condições reais. A validação deverá envolver os aspectos críticos do uso da informação, de modo a verificar a sua eficácia. As interações entre todos os grupos que possam ocorrer durante as operações deverão ser também incluídas no processo de validação.

3.0 Desenho

3.1 Um sistema de documentos de segurança de voo deverá manter a coerência na terminologia e no uso dos termos padrão para os itens e acções comuns.

3.2 Os documentos operacionais deverão incluir um glossário de termos, acrónimos e sua definição padrão, actualizado regularmente para garantir o acesso à terminologia mais recente. Serão definidos todos os termos, acrónimos e abreviaturas importantes que se incluam no sistema de documentos de voo.

3.3 Um sistema de documentos de segurança de voo deverá garantir a normalização de todos os tipos de documentos, incluindo o estilo de escrita, terminologia, uso de desenhos e símbolos, e a formatação ao longo dos documentos. Tal inclui uma localização coerente dos tipos específicos de informação, o uso coerente de unidades de medida e o uso coerente de códigos.

3.4 Um sistema de documentos de segurança de voo deverá incluir um índice principal para localizar atempadamente a informação incluída em mais de um documento operacional.

Nota.—O índice principal deve ser colocado na parte da frente de qualquer documento e consistir em não mais do que três níveis de indexação. As páginas que contêm informação não usual e de emergência devem ser etiquetadas para um acesso directo.

3.5 Um sistema de documentos de segurança de voo deverá cumprir com os requisitos do sistema da qualidade do operador, se aplicável.

4.0 Postura em prática. Os operadores deverão seguir a postura em prática do sistema de documentos de segurança para garantir o uso adequado e realista dos documentos, com base nas características do ambiente operacional e de uma forma que seja operacionalmente relevante e vantajosa para o pessoal operacional. Este controlo deverá incluir um sistema formal de retorno (feedback) de informação por parte do pessoal operacional.

5.0 Emendas.

5.1 Os operadores deverão desenvolver um sistema de recolha, exame, distribuição e controlo da revisão da informação para processar a informação e os dados obtidos a partir de todas as fontes relevantes para o tipo de operação conduzida, incluindo, mas não limitada a, o Estado do Operador, o Estado de Desenho, o Estado de Registo, fabricantes e vendedores de equipamento.

Nota: Os fabricantes fornecem informação para a operação de aeronaves específicas, a qual dá ênfase aos sistemas da aeronave e aos procedimentos sob condições que podem não satisfazer totalmente os requisitos dos operadores. Os operadores deverão garantir que tal informação cumpra com os seus requisitos específicos e com os da Autoridade.

5.2 Os operadores deverão desenvolver um sistema de recolha, exame e distribuição da informação para processar a informação resultante de mudanças ocorridas dentro do operador, incluindo:

- a) Mudanças resultantes da instalação de novo equipamento;
- b) Mudanças em resposta à experiência operacional;
- c) Mudanças nas políticas e procedimentos do operador;
- d) Mudanças num certificado do operador; e
- e) Mudanças para fins de manter a standardização da frota cruzada.

Nota: Os operadores deverão garantir que a filosofia, políticas e procedimentos de coordenação da tripulação correspondam às especificidades da sua operação.

5.3 Um sistema de documentos de segurança de voo deverá ser avaliado:

- a) De forma regular (pelo menos uma vez por ano);
- b) Após acontecimentos importantes (fusões, aquisições, rápido crescimento, redução de efectivos, etc.);
- c) Após mudanças tecnológicas (introdução de novo equipamento); e
- d) Após mudanças nos regulamentos relativos à segurança.

5.4 Os operadores deverão desenvolver métodos de comunicação de nova informação. Os métodos específicos deverão corresponder ao grau de urgência da comunicação.

Nota: As mudanças frequentes diminuem a importância dos procedimentos novos ou modificados, pelo que é desejável minimizar as mudanças no sistema de documentos de segurança de voo.

5.5 A informação nova deverá ser avaliada e validada considerando os seus efeitos em todo o sistema de documentos de segurança de voo.

5.6 O método para comunicar informação nova deverá ser complementado com um sistema de seguimento para garantir o uso por parte do pessoal operacional. O sistema de seguimento deverá incluir um procedimento para verificar se o pessoal operacional possui as actualizações mais recentes.

IS: 9.B.310 Locação de aeronaves sem tripulação registadas no estrangeiro

(a) O titular de um AOC pode proceder a uma locação de uma aeronave sem tripulação, para fins de transporte aéreo comercial, a qualquer titular de um AOC de um Estado que seja signatário da Convenção de Chicago desde que as seguintes condições sejam cumpridas:

- (1) A aeronave transporte um certificado de navegabilidade apropriado emitido pelo país de registo, em conformidade com o Anexo 8 da ICAO, e cumpra com os requisitos de registo e identificação desse país.
- (2) A aeronave seja de um desenho de tipo que cumpra com todos os requisitos que seriam aplicáveis a essa aeronave caso estivesse registada em Cabo Verde, incluindo os requisitos que deverão ser cumpridos para a emissão de um certificado normal de navegabilidade de Cabo Verde (incluindo a conformidade com o desenho do tipo, condição para uma operação, e os requisitos relativos ao ruído, purga de combustível e emissões do motor).
- (3) A aeronave seja mantida de acordo com um programa de manutenção aprovado.
- (4) A aeronave seja operada por aviadores certificados por Cabo Verde, com autorização adicional da licença pelo Estado de Registo, e empregados pelo titular do AOC.

(b) O titular de um AOC deverá fornecer à Autoridade uma cópia do contrato de locação de aeronave sem tripulação a ser assinada.

(c) O controlo operacional de qualquer aeronave submetida a uma locação sem tripulação incumbe ao titular de AOC que opere essa aeronave.

(d) A Autoridade fará retirar registar a aeronave submetida a uma locação sem tripulação nas especificações de operações do AOC do locatário.

(e) O titular de um AOC envolvido na locação de uma aeronave sem tripulação deverá indicar explicitamente no acordo de locação sem tripulação o programa de manutenção e a MEL a serem seguidos durante o período de locação sem tripulação.

IS: 9.B.315 Intercâmbio de aeronaves

(a) Antes de realizar operações sob um acordo de intercâmbio, o titular de um AOC deverá demonstrar que—

- (1) Os procedimentos para a operação de intercâmbio estão em conformidade com as práticas de uma exploração segura;
- (2) Os membros da tripulação e os oficiais de operações de voo requeridos cumprem os requisitos de formação aprovados para a aeronave e equipamento a serem utilizados, e estão familiarizados com os procedimentos de comunicações e despacho a serem utilizados;
- (3) O pessoal de manutenção satisfaz os requisitos de formação para a aeronave e equipamento, e está familiarizado com os procedimentos de manutenção a serem utilizados;
- (4) Os membros da tripulação de voo e os oficiais de operações de voo reúnem as condições requeridas quanto a qualificação de rota e aeródromo;
- (5) As aeronaves a serem utilizadas são basicamente similares às aeronaves do titular do AOC com o qual o intercâmbio é efectuado; e
- (6) A disposição dos comandos e instrumentos de voo que são críticos para a segurança são basicamente similares, a menos que a Autoridade determine que o titular do AOC possui programas de formação adequados para garantir

que quaisquer diferenças potencialmente perigosas podem ser superadas de forma segura através da familiarização da tripulação de voo.

(b) O titular de um AOC que estabeleça um acordo de intercâmbio deverá incluir as disposições e procedimentos pertinentes do acordo nos seus manuais.

(c) O titular do AOC deverá emendar as suas especificações de operações de modo a reflectir um acordo de intercâmbio.

(d) O titular do AOC deverá cumprir os regulamentos aplicáveis do Estado de Registo de uma aeronave envolvido num acordo de intercâmbio enquanto tiver o controlo operacional dessa aeronave.

IS: 9.B.320 Locação com tripulação

(a) O titular de um AOC deverá fornecer à Autoridade uma cópia do contrato de locação com tripulação a ser assinado.

(b) A Autoridade fará determinar qual a parte do acordo de locação com tripulação possui o controlo operacional considerando a extensão e o controlo de certas funções operacionais tais como:

- (1) Início e término dos voos.
- (2) Manutenção e serviço da aeronave.
- (3) Programação dos membros da tripulação.
- (4) Pagamento aos membros da tripulação.
- (5) Formação dos membros da tripulação.

(c) O titular de um AOC envolvido num acordo de locação com tripulação deverá emendar as suas especificações de operações de modo a conter a seguinte informação:

- (1) Os nomes das partes do acordo e a duração do acordo;
- (2) A marca, modelo e série de cada aeronave envolvida no acordo;
- (3) O tipo de operação;
- (4) A data de expiração do acordo de locação;
- (5) Uma declaração especificando a parte que se considera que tem o controlo operacional.
- (6) Qualquer outro item, condição ou limitação que a Autoridade determine como necessária.

IS: 9.B.325 Demonstração de evacuação de emergência

(a) O titular de um AOC deverá conduzir uma evacuação parcial de emergência e uma evacuação de amargem forçada, observadas pela Autoridade, que demonstrem a eficácia do treino de emergência dos seus membros da tripulação e dos procedimentos de evacuação.

(b) Antes de conduzir uma demonstração de evacuação de emergência, o titular do AOC deverá solicitar e obter a aprovação da Autoridade.

(c) Os membros da tripulação de cabina que participem nas demonstrações de evacuação de emergência deverão—

- (1) Ser seleccionados aleatoriamente pela Autoridade;
- (2) Ter completado o programa de formação do titular do AOC aprovado pela Autoridade para o tipo e modelo de aeronave; e
- (3) Ter passado satisfatoriamente nos exercícios e verificação de competência sobre o equipamento e procedimentos de emergência.

(d) Para conduzir uma demonstração parcial de evacuação de emergência, os membros da tripulação de cabina do titular do AOC indicados deverão, usando os procedimentos operacionais de linha do titular do AOC—

- (1) Demonstrar a abertura de 50 por cento das saídas requeridas de emergência ao nível do chão e 50 por cento das saídas requeridas de emergência que não estão ao nível do chão (cuja abertura por um membro da tripulação é definida como uma tarefa de evacuação de emergência) e a activação de 50 por cento das mangas de saída, seleccionadas pela Autoridade; e
- (2) Preparar para uso essas saídas e mangas em 15 segundos.

(e) Para conduzir a demonstração de evacuação de amargem forçada, os membros da tripulação de cabina do titular do AOC indicados deverão —

- (1) Demonstrar os seus conhecimentos e uso de cada item do equipamento de emergência requerido;
- (2) Preparar a cabina para amargem forçada em 6 minutos após a intenção de amargem forçada ser anunciada;
- (3) Retirar cada barco salva-vidas do lugar onde localizado (um barco salva-vidas, seleccionado pela Autoridade, deverá ser lançado e devidamente insuflado ou um barco salva-vidas/manga de evacuação devidamente insuflado); e
- (4) Entrar no barco (o barco deverá incluir todo o equipamento de emergência exigido) e prepará-lo totalmente para uma ocupação prolongada.

IS: 9.B.330 Voos de demonstração

(a) O titular de um AOC deverá conduzir os voos de demonstração exigidos pela Autoridade para cada tipo de aeronave, incluindo as aeronaves materialmente alteradas no desenho, e para cada tipo de operação que o titular do AOC pretenda conduzir.

Nota: “Aeronaves materialmente alterados” refere-se a aeronaves que possuem outros motores instalados que não aqueles para os quais estão certificados; ou alterações às aeronaves ou aos seus componentes que afectem materialmente as características de voo.

(b) O titular de um AOC deverá conduzir voos de demonstração que contenham pelo menos:

- (1) Cinquenta horas de tempo total de voo, a não ser que a Autoridade determine que um nível satisfatório de proficiência foi demonstrado em menos horas;
- (2) Cinco horas de tempo de voo nocturno, se forem autorizados voos nocturnos;
- (3) Cinco procedimentos de aproximação por instrumentos sob condições meteorológicas por instrumentos reais ou simuladas, se forem autorizados voos IFR; e
- (4) Entrada num número representativo de aeródromos em rota, conforme determinado pela Autoridade.

(c) Nenhuma pessoa poderá transportar passageiros numa aeronave durante os voos de demonstração, com excepção dos necessários para efectuar o voo de demonstração e dos designados pela Autoridade.

(d) Relativamente aos titulares de um AOC com aeronaves com menos de 5700 kg, a Autoridade, à sua discrição, decidirá a necessidade e extensão da demonstração.

IS: 9.C.110 Manual de operações

(a) O titular de um AOC deverá garantir que o manual de operações contém pelo menos o seguinte:

(1) A. Geral/ Básico

A. GERAL / BÁSICO

0 ADMINISTRAÇÃO E CONTROLO DO MANUAL DE OPERAÇÕES

0.1 Introdução

- a) Uma declaração em como o manual cumpre todos os regulamentos da Autoridade aplicáveis e com os termos e condições do Certificado de Operador Aéreo aplicável.
- b) Uma declaração em como o manual contém as instruções operacionais que deve cumprir o pessoal relevante no desempenho das suas funções.
- c) Uma lista e uma breve descrição das várias partes, seu conteúdo, aplicabilidade e uso.
- d) Explicações e definições dos termos e palavras necessários ao uso do manual.

0.2 Sistema de emenda e revisão

- e) Detalhes da(s) pessoa(s) responsável(eis) pela emissão e inserção de emendas e revisões.
- f) Um registo das emendas e revisões com as datas de inserção e as datas de efectividade.
- g) Uma declaração em como as emendas e revisões escritas à mão não são permitidas, excepto em situações que exigem uma emenda ou revisão imediata no interesse da segurança.
- h) Uma descrição do sistema de anotação das páginas e das suas datas de efectividade.
- i) Uma lista das páginas efectivas e das suas datas de efectividade.
- j) Anotação das alterações (nas páginas do texto e, até ao ponto onde for viável, nos gráficos e diagramas).
- k) Um sistema para registo de revisões temporárias.
- l) Uma descrição do sistema de distribuição dos manuais, emendas e revisões.

1 ORGANIZAÇÃO E RESPONSABILIDADES

1.1 Estrutura organizacional.

Uma descrição da estrutura organizacional incluindo o organigrama geral da companhia e o organigrama do departamento de operações. O organigrama deve representar a relação entre o departamento de operações e os outros departamentos da companhia. Em particular, as linhas de subordinação e hierarquia de todas as divisões, departamentos, etc, que dizem respeito à segurança das operações de voo, deverão ser indicadas.

1.2 Directores Responsáveis

O nome de cada director responsável pelas operações de voo, sistema de manutenção, formação da tripulação e operações de terra, deverá ser indicado. Uma descrição das suas funções e responsabilidades deverá ser incluída.

1.3 Responsabilidades e deveres do pessoal de gestão de operações.

Uma descrição das funções, responsabilidades e autoridade do pessoal de gestão de operações em relação à segurança das operações de voo e da conformidade com os regulamentos aplicáveis deverá ser indicada.

1.4 Autoridade, deveres e responsabilidades do PIC.

Uma declaração definindo a autoridade, deveres e responsabilidades do PIC deverá ser indicada.

1.5. Deveres e responsabilidades dos membros da tripulação para além do PIC.

Uma declaração definindo a Autoridade, deveres e responsabilidades de todos os membros da tripulação exigidos deverá ser indicada.

2 CONTROLO OPERACIONAL E SUPERVISÃO**2.1 Supervisão da operação pelo operador.**

Uma descrição do sistema de supervisão da operação pelo titular do AOC deverá ser indicada. Esta descrição deverá mostrar como é que a segurança das operações de voo e as qualificações do pessoal são supervisionadas. Em particular, os procedimentos relacionados com os seguintes itens deverão ser descritos:

- a) Validade da licença e da qualificação;
- b) Competência do pessoal de operações; e
- c) Controlo, análise e manutenção dos registos, documentos de voo, informações adicionais e dados relativos à segurança.

2.2 Sistema de divulgação da informação e instruções operacionais adicionais.

Uma descrição de qualquer sistema para divulgação de informação que pode ser de natureza operacional mas que suplementa a informação contida no Manual de Operações. A aplicabilidade desta informação e as responsabilidades pela sua divulgação deverão ser incluídas.

2.3 Sistema de Gestão da Segurança.

Uma descrição dos principais aspectos do sistema de gestão da segurança, incluindo:

- a) Programas para identificar os perigos para a segurança, seguir e avaliar o nível de segurança atingido e implementar a acção correctiva necessária para manter um nível de segurança aceitável;
- b) Um programa de análise de dados de voo, se aplicável;
- c) Um sistema de documentos de segurança de voo;

2.4 Controlo operacional.

Uma descrição das responsabilidades e procedimentos necessários para exercer o controlo operacional em relação à segurança de voo.

2.5 Poderes da Autoridade.

Uma descrição dos poderes da Autoridade e orientação ao pessoal sobre como facilitar as inspecções por parte do pessoal da Autoridade.

3 SISTEMA DA QUALIDADE

Uma descrição do sistema da qualidade adoptado, incluindo no mínimo:

- a) Política da qualidade;
- b) Uma descrição da organização do sistema da qualidade; e
- c) Atribuição de deveres e responsabilidades.

4 COMPOSIÇÃO DA TRIPULAÇÃO**4.1 Composição da Tripulação.**

Uma explicação do método para determinar a composição das tripulações, tendo em conta o seguinte:

- a) O tipo de aeronave utilizada;
- b) A área e tipo de operação empreendida;
- c) A fase do voo;
- d) Os requisitos de tripulação mínima e o período de serviço de voo planeado;
- e) A experiência (total e do tipo), actualização e qualificação dos membros da tripulação; e
- f) A designação do PIC e, se necessário devido à duração do voo, os procedimentos para a substituição do PIC ou outros membros da tripulação de voo;
- g) A designação do chefe de cabina e, se necessário devido à duração do voo, os procedimentos para a substituição do chefe de cabina e qualquer outro membro da tripulação de cabina.

4.2 Designação do PIC.

As regras aplicáveis à designação do PIC e à sucessão do comando.

4.3 Incapacidade da tripulação de voo.

Instruções sobre a sucessão do comando no caso de incapacitação da tripulação de voo.

4.4 Operação em mais de um tipo.

Uma declaração a indicar quais as aeronaves que são consideradas como de um tipo para os fins de:

- a) Programação da tripulação de voo; e
- b) Programação da tripulação de cabina.

5 REQUISITOS DE QUALIFICAÇÃO**5.1 Qualificações**

Uma descrição da licença, qualificação(ões), qualificação/competência (por exemplo, para as rotas e aeródromos, experiência, formação, verificação e experiência recente necessários para o pessoal de operações desempenhar as suas funções. Será dada consideração ao tipo de aeronave, tipo de operação e composição da tripulação.

5.2 Tripulação de voo

- a) PIC;
- b) Piloto que substitui o PIC;
- c) Co-piloto;
- d) Piloto sob supervisão;
- e) Operador do painel de sistemas (se aplicável);
- f) Operação em mais de um tipo ou variante.

5.3 Tripulação de cabina.

- a) Chefe de cabina.
- b) Membro da tripulação de cabina.
 - i) Membro da tripulação de cabina requerido.
 - ii) Membro da tripulação de cabina adicional e;
 - iii) Membro da tripulação de cabina durante os voos de familiarização.
- c) Operação em mais de um tipo ou variante.

5.4 Pessoal de formação, controlo e supervisão.

- a) Para a tripulação de voo.
- b) Para a tripulação de cabina.

5.5 Outro pessoal de operações**6 PRECAUÇÕES COM A SAÚDE DA TRIPULAÇÃO****6.1 Precauções com a saúde da tripulação.**

Os regulamentos relevantes e a orientação aos membros da tripulação no que diz respeito à saúde incluindo:

- a) Álcool e outros licores que produzem intoxicação;
- b) Narcóticos;
- c) Drogas;
- d) Soporíferos;
- e) Preparados farmacêuticos;
- f) Imunização;
- g) Mergulho com garrafas de oxigénio;
- h) Doação de sangue;
- i) Precauções com as refeições antes e durante o voo;
- j) Sono e descanso; e
- k) Intervenções cirúrgicas.

7 LIMITAÇÕES DO TEMPO DE VOO**7.1 Limitações do Tempo de Voo, Períodos de Serviço e de Descanso.**

O esquema desenvolvido pelo operador para cumprir os requisitos dos CV CAR;

7.2 Ultrapassagem dos limites do tempo de voo e período de serviço e/ou reduções dos períodos de descanso.

As condições sob as quais o tempo de voo e período de serviço podem ser excedidos ou os períodos de descanso podem ser reduzidos e os procedimentos usados para comunicar tais situações.

8 PROCEDIMENTOS DE OPERAÇÃO**8.1 Instruções para Preparação do Voo.**

Conforme aplicável à operação:

8.1.1 Altitudes Mínimas de Voo.

Uma descrição do método de determinação e aplicação das altitudes mínimas, incluindo:

- a) Um procedimento para estabelecer os níveis mínimos de altitude/voo para os voos VFR; e
- b) Um procedimento para estabelecer os níveis mínimos de altitude/voo para os voos IFR.

8.1.2 Critérios do uso de aeródromos

Uma descrição dos critérios e responsabilidades para autorização do uso de aeródromos tendo em conta os requisitos aplicáveis.

Procedimentos para a familiarização com as áreas, rotas e aeródromos.

8.1.3 Métodos para estabelecimento dos mínimos de operação em aeródromos.

O método para estabelecer os mínimos de operação em aeródromos para os voos IFR. Deverá ser feita referência aos procedimentos para a determinação da visibilidade e/ou alcance visual da pista e para a aplicabilidade da visibilidade real observada pelos pilotos, a visibilidade e o alcance visual da pista comunicados.

8.1.4 Mínimos de Operação em Rota para os Voos VFR

Uma descrição dos mínimos de operação em rota para os voos VFR ou partes de voo VFR e, nos casos em que forem utilizadas aeronaves monomotores, instruções para selecção de rotas com respeito à disponibilidade de superfícies que permitam uma aterragem forçada em segurança.

8.1.5 Apresentação e Aplicação dos Mínimos de Operação em Aeródromos e em Rota**8.1.6 Interpretação de informação meteorológica.**

Uma explicação material sobre a descodificação das previsões MET e boletins MET relevantes para a área de operações, incluindo a interpretação de expressões condicionais.

8.1.7 Determinação das quantidades de combustível, óleo e de água e metanol transportadas.

Os métodos pelos quais as quantidades de combustível, óleo e de água e metanol a serem transportadas são determinadas e controladas durante o voo. Esta secção deverá incluir também instruções sobre a medição e distribuição dos fluidos transportados a bordo. Tais instruções deverão ter em conta todas as circunstâncias passíveis de serem encontradas durante o voo, incluindo a possibilidade de replanificação durante o voo e de perda de pressurização e avaria de um ou mais dos motores da aeronave. O sistema para manter os registos de combustível e óleo também deverão ser descritos.

8.1.8 Massa e Centro de Gravidade.

Os princípios gerais de massa e centro de gravidade incluindo:

- a) Definições;
- b) Métodos, procedimentos e responsabilidades para preparação e aprovação dos cálculos de massa e centro de gravidade;
- c) A política para uso das massas padronizadas e/ou reais;
- d) O método para determinação da massa de passageiros, bagagem e carga aplicável;
- e) As massas de passageiros e bagagem aplicáveis aos vários tipos de operações e tipo de aeronave;
- f) Instruções e informações gerais necessárias para verificação dos vários tipos de documentação de massa e centragem em uso;
- g) Procedimentos de Mudanças de Última Hora (Last Minute Changes);
- h) Gravidade específica de combustível, óleo e de água e metanol; e
- i) Políticas/procedimentos de distribuição de assentos aos passageiros.

8.1.9 Plano de Voo ATS.

Responsabilidades e procedimentos para a preparação e apresentação do plano de voo aos serviços de tráfego aéreo. Os factores a serem considerados incluem os meios de apresentação tanto para os planos de voo individuais como para os repetitivos.

8.1.10 Plano Operacional de Voo.

Responsabilidades e procedimentos para a preparação e aprovação do plano de voo operacional. O uso do plano de voo operacional deverá ser descrito incluindo amostras dos formatos do plano operacional de voo em uso.

8.1.11 Caderneta Técnica da aeronave do operador.

As responsabilidades e o uso do caderneta técnica da aeronave do titular do AOC deverão ser descritos, incluindo amostras do formato usado.

8.1.12 Lista de documentos, formulários e informação adicional a serem transportados durante um voo.**8.2 Instruções de Assistência em Terra****8.2.1 Procedimentos de reabastecimento de combustível.**

Uma descrição dos procedimentos de reabastecimento de combustível, incluindo:

- a) Medidas de segurança durante o reabastecimento e descarga de combustível incluindo quando uma APU está em funcionamento ou quando um motor de turbina está ligado e os travões de hélice estão activados;
- b) Medidas de segurança durante o reabastecimento e descarga de combustível, quando os passageiros estão a embarcar, a bordo ou a desembarcar;
- c) Precauções a serem tomadas para evitar a mistura de combustíveis; e
- d) Método para garantir que se abastece a quantidade de combustível requerida.

8.2.2 Procedimentos de assistência à aeronave, passageiros e carga relacionados com a segurança.

Uma descrição dos procedimentos de assistência a serem usados ao atribuir lugares, embarcar e desembarcar passageiros, e ao carregar e descarregar a aeronave. Outros procedimentos, tendo como objectivo a segurança quando a aeronave está na rampa, deverão também ser fornecidos. Os procedimentos de assistência deverão incluir:

- a) Crianças/bebés, passageiros doentes e Pessoas com Mobilidade Reduzida;
- b) Transporte de passageiros não admissíveis, deportados e pessoas sob custódia;
- c) Dimensões e peso permitidos da bagagem de mão;
- d) Carregamento e segurança de itens na aeronave;
- e) Cargas especiais e classificação de compartimentos de carga;
- f) Posicionamento do equipamento de terra;
- g) Funcionamento das portas da aeronave;
- h) Segurança na rampa, incluindo prevenção contra incêndios, zonas de jacto e de sucção;
- i) Arranque, procedimentos de partida e chegada à rampa;
- j) Serviço de aeronaves;
- k) Documentos e formulários para assistência a aeronaves; e
- l) Ocupação múltipla dos lugares da aeronave.

8.2.3 Procedimentos para a recusa de embarque.

Os procedimentos para garantir que às pessoas que pareçam estar embriagadas ou que demonstrem através do comportamento ou sinais físicos que estão sob a influência de drogas, exceptuando os pacientes médicos sob cuidados adequados, é recusado o embarque. Tal não se aplica aos pacientes médicos sob cuidados adequados.

8.2.4 Procedimento Anti-gelo e de Degelo no solo.

Uma descrição da política e procedimentos anti-gelo e de degelo para as aeronaves em terra. Tal deverá incluir descrições dos tipos e efeitos da formação de gelo e de outros contaminantes nas aeronaves enquanto paradas, durante os movimentos em terra e durante a descolagem. Além disso, uma descrição dos tipos de fluidos utilizados deve ser fornecida, incluindo:

- a) Nomes de marca ou comerciais;
- b) Características;
- c) Efeitos na performance da aeronave;
- d) Tempos de aderencia (holdover time); e
- e) Precauções durante a utilização.

8.2.5 Acordos de assistência em terra

Uma lista de acordos de assistência em terra

8.3 Procedimentos de Voo**8.3.1 Política e Procedimentos VFR/IFR**

Uma descrição dos procedimentos VFR/IFR, incluindo:

- a) Uma descrição da política usada para permitir que os voos sejam efectuados em VFR, ou para exigir que os voos sejam efectuados em IFR, ou para mudar de uma situação para a outra.
- b) Condições exigidas para iniciar ou continuar uma aproximação por instrumentos;
- c) Instruções para a condução de procedimentos de aproximação de precisão e de não precisão por instrumentos ;

d) Instruções sobre a clarificação e aceitação de autorizações do ATC, em particular nos casos que impliquem o franqueamento do terreno;

e) Procedimento de aproximação estabilizada;

8.3.2 Procedimentos de Navegação.

Uma lista do equipamento de navegação a ser transportado e uma descrição de todos os procedimentos de navegação relevantes para o(s) tipo(s) e área(s) de operação. Deverá ser dada consideração ao seguinte:

a) Procedimentos normalizados de navegação incluindo a política para efectuar verificações cruzadas independentes dos dados introduzidos pelo teclado nos casos em que estes afectem a trajectória de voo a ser seguida pela aeronave;

b) MNPS e navegação POLAR e navegação noutras áreas designadas;

c) RNAV;

d) Replanificação durante o voo;

e) Procedimentos em caso de degradação de sistemas; e

f) RVSM.

g) Navegação de longo alcance;

h) ETOPS, considerando falha de motor e a designação e utilização de aeródromos alternantes.

8.3.3 Procedimentos de ajustamento do altímetro incluindo o uso, se apropriado de:

- Altimetria métrica e tabelas de conversão, e

- Procedimentos de operação a QFE.

8.3.4 Procedimentos do sistema de alerta de altitude

Uma descrição dos procedimentos do sistema de alerta de altitude. Instruções para a manutenção da consciência da altitude e a utilização do “call-out” de altitude automático ou da tripulação de voo.

8.3.5 Sistema de Alerta de Proximidade do Solo (GPWS)/Sistema de Alerta para Evitar o Terreno (TAWS).

Política, instruções e procedimentos exigidos para evitar o voo controlado contra o terreno, incluindo as limitações da razão elevada da descida próximo da superfície (Os requisitos de treino respeitantes são abordados em D 2.1)

8.3.6 Política e procedimentos para o uso do TCAS/ACAS

Política, instruções, procedimentos para evitar colisões e o uso do TCAS/ACAS (Os requisitos de treino respeitantes são abordados em D 2.1)

8.3.7 Política e procedimentos para a gestão de combustível durante o voo

8.3.8 Condições atmosféricas adversas e potencialmente perigosas.

Os procedimentos para operação em, e/ou evitar, condições atmosféricas adversas e potencialmente perigosas incluindo:

a) Tempestades;

b) Condições com formação de gelo;

c) Turbulência;

d) Ondulação do vento (windshear);

e) Corrente de jacto;

f) Nuvens de cinzas vulcânicas;

g) Precipitações fortes;

h) Tempestades de areia;

i) Ondas orográficas; e

j) Inversões significativas de temperatura.

8.3.9 Turbulência.

Critérios de separação de turbulência, tendo em conta os tipos de aeronave, condições de vento e a localização da pista.

8.3.10 Membros da tripulação nos seus postos.

Os requisitos para os membros da tripulação ocuparem os seus postos ou lugares atribuídos durante as diferentes fases do voo ou sempre que seja considerado necessário no interesse da segurança e procedimentos para o descanso controlado no posto de pilotagem.

8.3.11 Uso de cintos de segurança para a tripulação e passageiros.

Os requisitos para os membros da tripulação e passageiros usarem cintos de segurança e/ou cintos para ombros durante as diferentes fases do voo ou sempre que seja considerado necessário no interesse da segurança.

8.3.12 Permissão de entrada no posto de pilotagem.

As condições de permissão de entrada no posto de pilotagem de outras pessoas que não a tripulação de voo. A política relativa à permissão de entrada de Inspectores da Autoridade também deve ser incluída.

8.3.13 Uso de lugares vagos da tripulação.

As condições e procedimentos para o uso dos lugares vagos da tripulação.

8.3.14 Incapacidade de membros da tripulação.

Procedimentos a serem seguidos no caso de incapacitação de membros da tripulação durante o voo. Exemplos dos tipos de incapacitação e os meios de reconhecimento dos mesmos também devem ser incluídos.

8.3.15 Requisitos de segurança na cabina.

Os procedimentos que cobrem:

- a) A preparação da cabina para o voo, requisitos durante o voo e a preparação para a aterragem incluindo os procedimentos de segurança da cabina e cozinhas;
- b) Os procedimentos para garantir que os passageiros permaneçam sentados de maneira a que, no caso de ser necessária uma evacuação de emergência, estes possam facilitá-la e não obstaculizá-la;
- c) Os procedimentos a serem seguidos durante o embarque e desembarque de passageiros; e
- d) Os procedimentos aquando do reabastecimento/descarga de combustível com passageiros a embarcar, a bordo ou a desembarcar.
- e) Fumar a bordo.
- f) Utilização de equipamento electrónico portátil y telefones celulares

8.3.16 Procedimentos de transmissão de instruções aos passageiros.

O conteúdo, meios e timing da transmissão de instruções aos passageiros.

8.3.17 Procedimentos para aeronaves a operar acima dos 15 000 m (49 000 pés)

Procedimentos para o uso de equipamento de detecção de radiação solar ou cósmica e para registo das suas leituras incluindo as medidas a serem tomadas no caso dos valores limite especificados no Manual de Operações serem ultrapassados. Os procedimentos no caso de ser tomada uma decisão de descida, cobrindo:

- a) A necessidade de transmitir à unidade ATS adequada um aviso prévio em relação à situação e de obter uma autorização de descida provisória; e
- b) A medida a ser tomada no caso de uma comunicação com a unidade ATS não conseguir ser estabelecida ou for interrompida.

8.3.18 Instruções sobre o uso do Piloto Automático e Manete Automática (Autothrottle) em IMC**8.3.19 Procedimentos relativos à interceptação de aeronaves civis**

Informação e instruções relativas à interceptação de aeronaves civis incluindo:

- a) Os procedimentos, conforme determinados na Parte 8, para os PIC de aeronaves interceptadas; e
- b) Os sinais visuais para uso das aeronaves de interceptação e interceptados, conforme consta na Parte 8.

8.4 Operações Todo Tempo.

Uma descrição dos procedimentos operacionais associados às Operações Todo Tempo.

8.5 ETOPS.

Uma descrição dos procedimentos operacionais ETOPS.

8.6 Uso da(s) Lista(s) de Equipamento Mínima de Desvio da Configuração (CDL)**8.7 Voos não comerciais.**

Procedimentos e limitações para:

- a) Voos de treino;
- b) Voos de verificação;
- c) Voos de entrega;
- d) Voos de transporte (ferry);
- e) Voos de demonstração; e
- f) Voos de posicionamento, incluindo o tipo de pessoas que podem ser transportadas em tais voos.

8.8 Requisitos de Oxigénio

Uma explicação das condições em que o oxigénio deve ser fornecido e usado e a quantidade de oxigénio determinada de acordo com o CV CAR 7.

- a) Tripulação de voo;
- b) Tripulação de cabina; e

c) Passageiros.

9 MERCADORIAS PERIGOSAS E ARMAS

9.1 Transporte de Mercadorias Perigosas

A informação, instruções e orientação geral sobre o transporte de mercadorias perigosas incluindo:

- a) Política do operador sobre o transporte de mercadorias perigosas;
- b) Orientação sobre os requisitos para aceitação, etiquetagem, tratamento, arrumação e segregação de mercadorias perigosas;
- c) Requisitos de notificação especial no caso de acidente ou ocorrência ao transportar mercadorias perigosas;
- d) Procedimentos para dar resposta a situações de emergência envolvendo mercadorias perigosas;
- e) Deveres de todo o pessoal envolvido; e
- f) Instruções sobre o transporte dos funcionários do operador.

9.2 Transporte de armas

As condições em que as armas, munições de guerra e armas desportivas podem ser transportadas.

10 SEGURANÇA

10.1 Instruções e Orientação de Segurança

Instruções e orientação de segurança de natureza não confidencial, as quais devem incluir a autoridade e responsabilidades do pessoal de operações. Os procedimentos e políticas para tratar e comunicar crimes a bordo como interferência ilícita, sabotagem, ameaças de bomba e desvio de aeronave também devem ser incluídos. A lista de verificação dos procedimentos de busca de acordo com CV CAR 9.E.125.

10.2 Matérias de Segurança Preventiva e Formação

Uma descrição das medidas de segurança preventiva e formação.

(Nota: Algumas partes das instruções e orientação de segurança podem ser mantidas confidenciais.)

11 TRATAMENTO, NOTIFICAÇÃO E COMUNICAÇÃO DE OCORRÊNCIAS

Procedimentos para o tratamento, notificação e comunicação de ocorrências. Esta secção deverá incluir:

- a) Definições de ocorrências e as responsabilidades relevantes de todas as pessoas envolvidas;
- b) Ilustrações dos formulários usados para comunicação de todos os tipos de ocorrências (ou cópias dos próprios formulários), instruções sobre como estes devem ser preenchidos, os endereços para os quais devem ser enviados e o tempo permitido para o fazer;
- c) As descrições dos departamentos da companhia, Autoridades ou outras instituições que têm de ser notificados, através de que meios, e com que sequência em caso de acidente;
- d) Procedimentos para notificação verbal às unidades dos serviços de tráfego aéreo dos incidentes envolvendo ACAS RAs, riscos de pássaros e situações de perigo;
- e) Procedimentos para apresentação de relatórios por escrito sobre os incidentes de tráfego aéreo, ACAS RAs, embates de pássaros, incidentes ou acidentes com mercadorias perigosas, e interferência ilícita;
- f) Procedimentos de comunicação de informações para garantir a conformidade com CV CAR §8.E.105 b) e 8.E.1100-1115. Estes procedimentos devem incluir os procedimentos de comunicação de informações relativos à segurança interna a serem seguidos pelos membros da tripulação, concebidos para garantir que o PIC é informado imediatamente sobre qualquer incidente que tenha colocado em perigo, ou possa ter colocado em perigo, a segurança durante o voo e que lhe é fornecida toda a informação relevante.

12 REGRAS DO AR

As Regras do Ar incluindo:

- a) Regras de voo visual e por instrumentos;
- b) Âmbito geográfico de aplicação das Regras do Ar;
- c) Procedimentos de comunicação de informações incluindo procedimentos de falha de COM;
- d) Informação e instruções relativas à interceptação de aeronaves civis;
- e) As circunstâncias em que deve ser mantida uma escuta de rádio;
- f) Sinais de socorro e emergência;
- g) Sistema de tempo usado na operação;
- h) Autorizações do ATC, adesão ao plano de voo e relatórios de posição;
- i) Sinais visuais usados para avisar uma aeronave não autorizada a voar, ou prestes a entrar, numa área restrita, proibida ou perigosa;
- j) Procedimentos para os pilotos que observam um acidente ou recebem uma transmissão de socorro;
- k) Os códigos visuais de terra/ar para uso de sobreviventes, descrição e uso dos meios de sinalização.

13 LOCAÇÃO

Uma descrição das medidas operacionais para locação, procedimentos associados e responsabilidades de gestão.

(2) B. Assuntos relativos à operação da aeronave

B. ASSUNTOS RELATIVOS À OPERAÇÃO DA AERONAVE – QUANTO AO TIPO

Consideração das diferenças entre os tipos, e variantes dos tipos, sob os seguintes títulos:

0 INFORMAÇÃO GERAL E UNIDADES DE MEDIDA

0.1 Informação Geral (por exemplo, dimensões das aeronaves), incluindo uma descrição das unidades de medida utilizadas para a operação do tipo de aeronave envolvido e tabelas de conversão.

1. LIMITAÇÕES

1.1 Limitações Operacionais e de Certificação

Uma descrição das limitações certificadas e as limitações operacionais aplicáveis incluindo:

- (a) Situação da certificação (por exemplo, FAR 23, FAR 25, etc)
- (b) Configuração da disposição de lugares de passageiros para cada tipo de aeronave incluindo uma representação gráfica;
- (c) Tipos de operações que são aprovadas (por exemplo, IFR/VFR, CAT II/III, voos em condições de formação de gelo conhecidas, etc.);
- (d) Composição da tripulação;
- (e) Massa e centro de gravidade;
- (f) Limitações de velocidade;
- (g) Envelopes de voo;
- (h) Limites relativos ao vento incluindo operações em pistas contaminadas;
- (i) Limitações de performance para as configurações aplicáveis;
- (j) Inclinação da pista;
- (k) Limitações em pistas molhadas ou contaminadas;
- (l) Contaminação da célula da aeronave; e
- (m) Limitações dos sistemas

2 PROCEDIMENTOS NORMAIS

2.1 Os procedimentos e deveres normais atribuídos à tripulação, as listas de verificação apropriadas, o sistema de uso nas listas de verificação e uma declaração cobrindo os procedimentos de coordenação necessários entre a tripulação de voo e de cabina. Os seguintes procedimentos e deveres normais deverão ser incluídos:

- (a) Pré-voo;
- (b) Pré-partida e carregamento;
- (c) Ajuste e verificação do altímetro;
- (d) Rolagem, descolagem e subida;
- (e) Atenuação do ruído;
- (f) Cruzeiro e descida;
- (g) Aproximação, preparação e instruções para a aterragem;
- (h) Aproximação VFR;
- (i) Aproximação por instrumentos;
- (j) Aproximação e circuito visual;
- (k) Aproximação falhada;
- (l) Aterragem normal;
- (m) Pós-aterragem; e
- (n) Operação em pistas molhadas e contaminadas.

2.2 Procedimentos Específicos do Posto de Pilotagem

- (a) Determinação da navegabilidade da aeronave;
- (b) Obtenção do despacho para voo;
- (c) Preparação inicial do posto de pilotagem;
- (d) Procedimentos normalizados de operação;
- (e) Disciplina no posto de pilotagem;
- (f) Call-outs padrão;
- (d) Comunicações;
- (e) Segurança de voo;

- (f) Procedimentos de “push-back” e reboque;
- (g) Linhas de orientação para rolagem e sinais na rampa;
- (h) Procedimentos de descolagem e subida;
- (i) Escolha da pista;
- (j) Descolagem com visibilidade limitada;
- (k) Descolagem em condições meteorológicas adversas;
- (l) Uso e limitações do radar meteorológico;
- (m) Uso de luzes de aterragem;
- (n) Monitorização dos instrumentos de voo;
- (o) Selecção da potência para descolagem;
- (p) Anomalias durante a descolagem;
- (q) Decisão de descolagem rejeitada;
- (r) Subida, melhor ângulo, melhor razão;
- (s) Procedimentos de esterilização no posto de pilotagem (sterile cockpit);
- (t) Procedimentos em rota e em espera;
- (u) Controlo de cruzeiro;
- (v) Caderneta de navegação;
- (w) Procedimentos de descida, aproximação e aterragem;
- (x) Call-outs padrão;
- (y) Comunicação de problemas de manutenção;
- (z) Como obter manutenção e serviço em rota

3 PROCEDIMENTOS ANORMAIS E DE EMERGÊNCIA

3.1 Deveres e Procedimentos Anormais e de Emergência

Os procedimentos e deveres em situações anormais e de emergência atribuídos à tripulação, as listas de verificação adequadas, o sistema de utilização das listas de verificação e uma declaração cobrindo os procedimentos de coordenação necessários entre a tripulação de voo e de cabina. Os seguintes procedimentos e deveres em situações anormais e de emergência deverão ser incluídos:

- (a) Incapacitação da tripulação;
- (b) Exercícios de alarme de fogo e fumo;
- (c) Voo não pressurizado e parcialmente pressurizado;
- (d) Ultrapassagem dos limites estruturais tal como aterragem com excesso de peso;
- (e) Ultrapassagem dos limites de radiação cósmica;
- (f) Embate de raios (lightning strikes);
- (g) Comunicações de socorro e alerta do ATC para emergências;
- (h) Falha de motor;
- (i) Falha de sistemas;
- (j) Orientação para alternância em caso de falha técnica séria;
- (k) Aviso de Proximidade do Solo;
- (l) Aviso TCAS;
- (m) Ondulação de vento (windshear);
- (n) Aterragem de Emergência/Amaragem;
- (o) Procedimentos de contingência em partidas.
- (p) Descarga de combustível e aterragem com excesso de peso:
 - 1) Política e considerações gerais;
 - 2) Procedimentos e precauções na descarga de combustível.
- (q) Procedimentos de Emergência:
 - 1) Descida de emergência;
 - 2) Baixo nível de combustível;
 - 3) Incidente ou acidente com mercadorias perigosas.
- (r) Procedimentos de interceptação

- (s) Sinal de emergência para os membros da tripulação de cabina;
- (t) Procedimentos de comunicação;
- (u) Escuta de rádio.

4 PERFORMANCE

4.0 Os dados de performance deverão ser fornecidos numa forma em que possam ser usados sem dificuldade.

4.1 Dados de performance.

O material de performance que forneça os dados necessários de modo a permitir que a tripulação de voo cumpra os requisitos de performance aprovados do manual de voo da aeronave deverá ser incluído para permitir a determinação do seguinte:

- (a) Limites de subida na descolagem - Massa, Altitude, Temperatura;
- (b) Comprimento do pista de descolagem (seco, molhado, contaminado);
- (c) Dados de trajetória de voo (net flight path) para cálculo de franqueamento de obstáculos ou, se aplicável, trajetória de voo na descolagem (take-off flight path);
- (d) As perdas de gradiente para subidas com inclinação lateral (banked climb outs);
- (e) Limites de subida em rota;
- (f) Limites de subida na aproximação;
- (g) Limites de subida na aterragem;
- (h) Comprimento da pista de aterragem (seca, molhada, contaminada) incluindo os efeitos de uma falha de um sistema ou dispositivo durante o voo, se esta afectar a distância de aterragem;
- (i) Limites da energia dos travões; e
- (j) Velocidades aplicáveis às várias fases de voo (considerando também as pistas molhadas ou contaminadas).

4.1.1. Dados de performance suplementares cobrindo os voos em condições de formação de gelo.

Qualquer performance certificada relativa a uma configuração permitida, ou desvio de configuração, tal como anti-derrapagem (anti-skid) inoperativo, deverá ser incluído.

4.1.2. Outros dados de performance aceitáveis

Se os dados de performance, conforme exigido para a classe apropriada de performance, não estiverem disponíveis no AFM aprovado, deverão então ser incluídos outros dados aceitáveis para a Autoridade. Em alternativa, o manual de operações pode conter referência cruzada aos dados aprovados contidos no AFM, caso não seja provável que tais dados venham a ser utilizados com frequência ou numa emergência.

4.2 Dados de performance adicionais.

Dados de performance adicionais onde for aplicável, incluindo:

- (a) Todos os gradientes de subida dos motores;
- (b) Dados de descida sem motores (drift-down);
- (c) Efeito dos fluidos anti-gelo/de degelo;
- (d) Voo com o trem de aterragem em baixo;
- (e) Para as aeronaves com 3 ou mais motores inoperantes, voos de transporte (ferry) com um motor inoperativo; e
- (f) Voos conduzidos sob as disposições de uma Lista de Desvio de Configuração (CDL).

5.0 PLANEAMENTO DE VOOS

5.1 Dados de planeamento de voos

Os dados e instruções necessários ao pré-voo e planeamento durante o voo incluindo factores como velocidades programadas e selecção da potência. Nos casos em que seja aplicável, deverão ser incluídos os procedimentos para as operações com motor(es) inoperativo(s), ETOPS e voos para aeródromos isolados.

5.2 Cálculos de combustível

O método para cálculo do combustível necessário para as várias fases do voo.

6.0 MASSA E CENTRAGEM.

6.1 Calculando a Massa e Centragem

Instruções e dados para o cálculo da massa e centragem incluindo:

- (a) Sistema de cálculo (por exemplo, o sistema de índices);
- (b) Informação e instruções para preenchimento da documentação de massa e centragem, incluindo os tipos manual e computadorizado;
- (c) Limites de massas e centro de gravidade para os vários tipos, variantes ou aeronaves individuais usados pelo operador; e
- (d) Massa operacional em vazio e correspondente centro de gravidade ou índice.

7.0 CARREGAMENTO.**7.1 Procedimentos de carregamento**

Procedimentos e disposições para carregar e segurar a carga na aeronave.

7.2 Carregamento de mercadorias perigosas

O manual de operações deverá conter um método para notificar o PIC quando as mercadorias perigosas forem carregadas na aeronave.

8 LISTA DE DESVIO DE CONFIGURAÇÃO

A(s) Lista(s) de Desvio de Configuração (CDL), se fornecidas pelo fabricante, tendo em conta os tipos e variantes de aeronave em operação incluindo os procedimentos a serem seguidos quando uma aeronave está a ser despachada sob os termos da sua CDL.

9 LISTA DE EQUIPAMENTO MÍNIMO

A Lista de Equipamento Mínimo (MEL) tendo em conta os tipos e variantes de aeronave em operação e o(s) tipo(s)/área(s) de operação. A MEL deve incluir o equipamento de navegação e ter em conta a performance de navegação exigida para a rota e área de operação.

10 EQUIPAMENTO SALVA-VIDAS E DE EMERGÊNCIA INCLUINDO OXIGÉNIO**10.1 Lista do Equipamento Salva-vidas a ser Transportado**

Uma lista do equipamento salva-vidas a ser transportado para as rotas a serem seguidas e os procedimentos para verificação da conservação deste equipamento antes da descolagem. As instruções em relação à localização, acessibilidade e uso do equipamento salva-vidas e de emergência e a(s) sua(s) lista(s) de verificação associada(s) também deverão ser incluídas.

10.2 Uso do Oxigénio

O procedimento para determinar a quantidade de oxigénio necessária e a quantidade que está disponível. O perfil de voo, o número de ocupantes e uma possível descompressão da cabina deverão ser considerados. A informação fornecida deverá ser numa forma em que possa ser utilizada sem dificuldade.

10.3 Uso do Equipamento de Emergência

Uma descrição do uso adequado do seguinte equipamento de emergência:

- (a) Coletes salva-vidas;
- (b) Barcos salva-vidas;
- (c) Estojos médicos/estojos de primeiros socorros;
- (d) Bolsas de sobrevivência;
- (e) Transmissor localizador de emergência (ELT);
- (f) Dispositivos de sinalização visual;
- (g) Mangas de evacuação;
- (h) Luzes de emergência;

11.0 PROCEDIMENTOS DE EVACUAÇÃO DE EMERGÊNCIA**11.1 Instruções para uma Evacuação de Emergência**

Instruções para preparação de uma evacuação de emergência incluindo coordenação da tripulação e atribuição dos postos de evacuação.

11.2 Procedimentos de uma Evacuação de Emergência

Uma descrição dos deveres de todos os membros da tripulação para a rápida evacuação de uma aeronave e a assistência aos passageiros em caso de uma aterragem forçada, amaragem ou outra emergência.

12.0 SISTEMAS DA AERONAVE

Uma descrição dos sistemas da aeronave, comandos relacionados e indicações e instruções de operação.

- (3) Instruções sobre Rota e Aeródromos

C INSTRUÇÕES SOBRE ROTA E AERÓDROMOS**1 Instruções e Informação**

As instruções e informação relativas às comunicações, navegação e aeródromos incluindo os níveis mínimos de voo e altitude para cada rota a ser seguida e os mínimos de operação para cada aeródromo que se planeia utilizar, incluindo:

- (a) Nível mínimo de voo/altitude para cada rota a ser seguida;
- (b) Mínimos de operação para os aeródromos de partida, destino e alternantes; Aumento dos mínimos de operação no aeródromo em caso de degradação dos recursos de aproximação ou dos aeródromos;
- (c) Recursos de comunicações e ajudas à navegação;
- (d) Dados da pista e recursos dos aeródromos;
- (e) Procedimentos de aproximação, aproximação falhada e partida incluindo os procedimentos de atenuação do ruído;
- (f) Procedimentos de falha de comunicações;
- (g) Recursos de busca e salvamento na área que a aeronave vai sobrevoar;
- (h) Uma descrição das cartas aeronáuticas que deverão ser levadas a bordo relativas ao tipo de voo e rota a ser seguida, incluindo o método para verificar a validade destas;
- (i) Disponibilidade de informação aeronáutica e serviços MET;
- (j) Procedimentos em rota COM/NAV, incluindo de espera;
- (k) Classificação de aeródromos para qualificação da competência da tripulação de voo;
- (l) Limitações especiais dos aeródromos (limitações de performance e procedimentos de operação, etc)

2. Informação apropriada constante nas disposições específicas de operação dos aeródromos, incluindo para cada aeródromo—

- a) A sua localização (operações domésticas e de bandeira apenas);
- b) A sua designação (regular, alternativo, provisório, etc.) (operações domésticas e de bandeira apenas);
- c) Os tipos de aeronaves autorizados (operações domésticas e internacionais);
- d) Procedimentos de aproximação por instrumentos;
- e) Mínimos de descolagem e aterragem; e
- f) Qualquer outra informação pertinente.

3. Informação adequada constante nas específicas de operações em rota, incluindo para cada rota aprovada os tipos de aeronaves autorizadas, o tipo de operação tal como VFR, IFR, diurna, nocturna, etc., e qualquer outra informação pertinente.

(4) Treino

D FORMAÇÃO

1.0 Syllabi da Formação e Programas de Verificação

1.1 Requisitos Gerais.

Os syllabi da formação e programas de verificação para todo o pessoal de operações com funções operacionais ligadas à preparação e/ou condução de um voo.

1.2 Tripulação de Voo.

Os syllabi da formação e programas de verificação para os membros da tripulação de voo deverão incluir:

- (a) Um programa de formação formal aceitável para a Autoridade que forneça formação inicial, de transição, de diferenças e contínua, conforme apropriado, aos membros da tripulação de voo para cada tipo de aeronave que operem. Este programa de formação formal deverá incluir tanto a formação nos procedimentos normais como nos de emergência aplicável a cada tipo de aeronave que o membro da tripulação opere.
- (b) As instalações adequadas para treino de voo e de terra e os instrutores devidamente qualificados exigidos para satisfazer os objectivos e necessidades de formação.
- (c) Uma lista actualizada dos materiais de formação, equipamento, dispositivos de treino e simuladores aprovados e de outros itens de formação exigidos que são necessários para satisfazer as necessidades de formação para cada tipo e variante de aeronave operada pelo titular do AOC.
- (d) Número adequado de pilotos verificadores de terra, de voo para garantir uma formação adequada e a avaliação de voo dos membros da tripulação de voo.
- (e) Um sistema de registo aceitável para a Autoridade para demonstrar a conformidade com os requisitos apropriados de treino e de actualização.

1.3 Tripulação de cabina.

Os syllabi da formação e programas de verificação para os membros da tripulação de cabina deverão incluir:

- (a) Treino teórico inicial básico cobrindo deveres e responsabilidades.
- (b) Regras e regulamentos apropriados da Autoridade.
- (c) Partes adequadas do manual de operação do titular do AOC.
- (d) Formação apropriada em emergências conforme exigido pela Autoridade e no manual de operação do titular do AOC.
- (e) Treino de voo apropriado.
- (f) Formação contínua, de melhoramento ou em diferenças, conforme exigido, para manter a competência, em ambos, tipo e qualquer variante em que o membro da tripulação opere.
- (g) Manter um sistema de registo de formação aceitável para a Autoridade para demonstrar a conformidade com toda a formação exigida.

1.4 Toda a Tripulação da aeronave.

Um programa de formação formal deverá ser desenvolvido para todos os membros da tripulação da aeronave nos procedimentos de emergência apropriados a cada marca e modelo de aeronave em que voa o membro da tripulação. As áreas deverão incluir:

- (a) Instrução em procedimentos de emergência, atribuições e coordenação da tripulação.
- (b) Instrução individual no uso de equipamento de emergência de bordo tal como extintores de fogo, equipamento de emergência de protecção da respiração, equipamento de primeiros socorros e o seu uso adequado, saídas de emergência e mangas de evacuação, e sistema de oxigénio da aeronave incluindo o uso de garrafas portáteis de oxigénio de emergência. Os membros da tripulação de voo deverão também praticar o uso do seu equipamento de emergência concebido para protecção destes em caso de fogo ou fumo na cabina de pilotagem.
- (c) A formação deverá também incluir instrução em emergências potenciais tais como descompressão rápida, amargem forçada, combate a fogos, evacuação da aeronave, emergências médicas, apoderamento ilícito de aeronave e passageiros perturbadores.
- (d) Formação contínua programada para satisfazer os requisitos da Autoridade.

1.5 Todo o Pessoal de Operações.

Os syllabi da formação e programas de verificação para todo o pessoal de operações deverão incluir:

- (a) Formação no transporte em segurança e reconhecimento de todas as mercadorias perigosas permitidas pela Autoridade a serem expedidas pelo ar. A formação deverá incluir a embalagem adequada, marcação, etiquetagem e documentação das mercadorias perigosas e materiais magnetizados.
- (b) Toda a formação adequada em segurança exigida pela Autoridade.
- (c) Um método para fornecimento de qualquer notificação exigida acerca de um acidente ou incidente envolvendo uma mercadoria perigosa.

1.6 Pessoal de Operações não Tripulante.

Pessoal de operações não tripulante (por exemplo, o oficial de operações de voo, pessoal de assistência, etc.), um programa de formação formal relativo as suas respectivas funções deverá ser desenvolvido. O programa de formação deverá fornecer formação exigida inicial, contínua e de melhoramento.

2.0 Procedimentos para Formação e Verificação**2.1 Procedimentos de Verificação de Proficiência**

Procedimentos a serem aplicados em caso do pessoal não atingir ou manter os padrões exigidos.

2.2 Procedimentos Envolvendo a Simulação de Situações Anormais e de Emergência.

Procedimentos para garantir que as situações anormais ou de emergência que exigem a aplicação de parte ou de todos os procedimentos anormais ou de emergência, e a simulação das IMC através de meios artificiais, não são simuladas durante os voos de transporte aéreo comercial.

3.0. Retenção de documentos**3.1 Documentação a ser mantida e Períodos de retenção**

O titular de um AOC deverá reter toda a documentação apropriada exigida pela Autoridade ou pela Autoridade de um país estrangeiro no qual o titular do AOC esteja a operar pelo tempo especificado pela respectiva Autoridade ou pelo período de tempo necessário para mostrar a conformidade com os regulamentos apropriados ou com o seu manual de operações, valendo o que for maior.

IS: 9.C.190 Folhetos de instruções aos passageiros

(a) O titular de um AOC deverá, em cada lugar da fila de saída, fornecer folhetos de instruções aos passageiros que incluam a seguinte informação na língua principal na qual são dados os comandos de emergência pela tripulação:

(1) Funções requeridas ao passageiro em caso de uma emergência na qual não está disponível para dar assistência um membro da tripulação—

(i) Localizar a saída de emergência;

(ii) Reconhecer o mecanismo de abertura da saída de emergência;

(iii) Compreender as instruções para operação da saída de emergência;

(iv) Saber utilizar a saída de emergência;

(v) Avaliar se a abertura de uma saída de emergência fará aumentar os riscos aos quais os passageiros possam estar expostos;

(vi) Seguir instruções orais e sinais com as mãos dados por um membro da tripulação;

(vii) Arrumar ou segurar a porta da saída de emergência de modo a não impedir a utilização da saída;

(viii) Avaliar o estado de uma manga de evacuação, activar a manga, e estabilizar a manga após o posicionamento para ajudar outros a saírem da manga;

(ix) Passar de forma expedita através da saída de emergência; e

(x) Avaliar, seleccionar e seguir um caminho seguro para longe da saída de emergência.

(2) Um pedido para o(a) passageiro(a) se identificar a si próprio(a) de modo a permitir a afectação de um outro lugar se este ou esta—

(i) Não for capaz de desempenhar as funções de emergência indicadas no folheto de instruções;

(ii) Possuir um problema não perceptível que o/a impeça de desempenhar as funções;

(iii) Puder sofrer danos físicos como resultado do desempenho de uma ou mais das funções; ou

(iv) Não desejar desempenhar as funções;

(v) Tiver falta de capacidade para ler, falar ou compreender a língua ou a forma gráfica na qual as instruções são fornecidas pelo titular do AOC.

IS: 9.C.195 Sistema de controlo de dados aeronáuticos

(a) O titular de um AOC deverá fornecer dados aeronáuticos relativos a cada aeródromo usado pelo titular do AOC, os quais incluam o seguinte:

(1) Aeródromos:

(i) Instalações.

(ii) Protecção civil;

(iii) Ajudas à navegação e comunicações.

(iv) Construção afectando a descolagem, aterragem ou operações de terra.

(v) Instalações de serviços de tráfego aéreo.

(2) Pistas, superfícies livres de obstáculos e zonas de paragem (stopway):

(i) Dimensões;

(ii) Superfície;

(iii) Sistemas de marcação e iluminação;

(iv) Elevação e gradiente.

(3) Cabeceiras deslocadas:

(i) Localização;

(ii) Dimensões;

(iii) Descolagem ou aterragem, ou ambas.

(4) Obstáculos:

(i) Os que afectam os cálculos de performance na descolagem e aterragem.

(ii) Controlo de obstáculos.

(5) Procedimentos de voo por instrumentos.

(i) Procedimento de partida;

(ii) Procedimento de aproximação;

(iii) Procedimento de aproximação falhada;

(6) Informação especial:

(i) Equipamento de medição do alcance visual da pista;

(ii) Ventos dominantes sob condições de baixa visibilidade;

IS: 9.C.1105 Fontes de informação meteorológica

(a) A Autoridade aprova e considera as seguintes fontes de boletins meteorológicos como satisfatórias para o planeamento de voos ou controlo do movimento de voos:

(1) Centro Meteorológico de Cabo Verde.

(2) Estações de observação automática de superfície operadas por Cabo Verde;

Nota: Alguns sistemas automáticos não conseguem comunicar todos os itens requeridos para um boletim meteorológico de aviação completo.

(3) Observações feitas pelas torres de controlo de tráfego do aeródromo.

- (4) Observatórios meteorológicos contratados por Cabo Verde.
- (5) Qualquer centro meteorológico activo sob a acção de um Estado estrangeiro que subscreva os critérios e práticas da Convenção da ICAO.

Nota: Estes centros meteorológicos são normalmente indicados nos quadros MET contidos nos Planos de Navegação Aérea Regional da ICAO.

- (6) Os relatórios em tempo quase real, tais como relatórios de pilotos, informações de radar, cartas de síntese de radar e relatórios de imagens de satélite, realizados por fontes meteorológicas comerciais ou outras fontes especificamente aprovadas pela Autoridade.

IS: 9.C.1110 Programa de degelo e anti-gelo

(a) O conteúdo do programa de degelo no solo e anti-gelo do titular do AOC deverá incluir uma descrição detalhada sobre—

- (1) Como o titular do AOC determina que as condições são tais que se pode razoavelmente esperar que a geada, gelo ou neve adiram à aeronave e que se apliquem os procedimentos operacionais de degelo no solo e anti-gelo;
- (2) Quem é responsável por decidir que deverão ser aplicados os procedimentos operacionais de degelo no solo e anti-gelo;
- (3) Os procedimentos para implementação dos procedimentos operacionais de degelo no solo e anti-gelo; e
- (4) As responsabilidades e deveres concretos da cada posição operacional ou grupo responsável por colocar a aeronave no ar em segurança enquanto os procedimentos operacionais de degelo no solo e anti-gelo estiverem em efeito.

(b) Treino inicial de terra e de refrescamento anual para a tripulação de voo e todo o outro pessoal em serviço (por exemplo, oficiais de operações de voo, pessoal de terra, pessoal contratado) com respeito aos requisitos específicos do programa aprovado e responsabilidades e deveres de cada pessoa sob o programa aprovado cobrindo especificamente as seguintes áreas:

- (1) A utilização de tempos de aderência (holdover time);
- (2) Procedimentos de degelo/anti-gelo da aeronave incluindo procedimentos e responsabilidades de inspecção e verificação;
- (3) Procedimentos de comunicação;
- (4) Contaminação da superfície da aeronave (ou seja, aderência de geada, gelo ou neve) e identificação de áreas críticas, e como a contaminação afecta de forma adversa a performance da aeronave e as características de voo;
- (5) Tipos e características de fluidos de degelo/anti-gelo;
- (6) Procedimentos de inspecção antes do voo no tempo frio; e
- (7) Técnicas para reconhecer a contaminação da aeronave.

(c) O programa do titular do AOC deverá incluir os procedimentos para os membros da tripulação de voo aumentarem ou diminuírem o tempo de aderência (holdover time) determinado em caso de alteração das condições. O tempo de aderência (holdover time) deverá

ser suportado por dados aceitáveis para a Autoridade. Se o tempo de aderência (holdover time) máximo for excedido, a descolagem fica proibida a não ser que ocorra pelo menos uma das seguintes condições —

- (1) Uma verificação de contaminação na pré-descolagem seja conduzida no exterior da aeronave (durante os cinco minutos anteriores ao início da descolagem) para determinar se as asas, superfícies de comando e outras superfícies críticas, conforme definido no programa do titular do certificado, estão livres de geada, gelo ou neve;
- (2) Seja determinado de outra forma através de um procedimento alternativo, aprovado pela Autoridade e de acordo com o programa aprovado do titular do AOC, que as asas, superfícies de comando e outras superfícies críticas estão livres de geada, gelo ou neve; ou
- (3) As asas, superfícies de comando e outras superfícies críticas sejam descongeladas novamente e seja determinado um novo tempo de aderência (holdover time).

IS: 9.C.1115 Sistema de vigilância de voo

(a) O titular de um AOC deverá ter estabelecido um sistema de seguimento de voo aprovado e adequado ao seguimento apropriado de cada voo, tendo em conta as operações a serem conduzidas.

(b) Para os titulares de um AOC que possuam centros de vigilância de voo, tais centros deverão estar localizados nos pontos necessários para garantir—

- (1) O seguimento adequado do progresso de cada voo em relação à sua partida no ponto de origem e à chegada no seu destino, incluindo escalas intermédias e alternantes; e
- (2) Que o PIC receba toda a informação necessária para a segurança do voo.

(c) O titular de um AOC que conduza operações não regulares (charter) pode acordar a prestação dos serviços de seguimento de voo por outras pessoas que não os seus empregados, mas em todo o caso, o titular do AOC continua a ser o principal responsável pelo controlo operacional de cada voo.

(d) O titular de um AOC que conduza operações não regulares (charter) usando um sistema de seguimento de voo deverá demonstrar que o sistema possui recursos e pessoal adequados para fornecer a informação necessária ao início e condução segura de cada voo—

- (1) À tripulação de voo de cada aeronave; e
- (2) Às pessoas designadas pelo titular do AOC para desempenharem a função de controlo operacional da aeronave.

(e) O titular de um AOC que conduza operações não regulares (charter) deverá demonstrar que o pessoal exigido para desempenhar a função de controlo operacional é capaz de desempenhar os seus deveres.

IS: 9.D.120 Manual de controlo de manutenção

(a) O candidato a um AOC e o titular de um AOC deverão apresentar e manter um manual de controlo de manutenção que contenha pelo menos o seguinte.

Nota: O manual pode ser compilado por qualquer ordem de matéria e as matérias combinadas desde que todas as matérias aplicáveis sejam abrangidas por este manual.

Parte 1.0 Administração e Controlo do Manual de Controlo de Manutenção**1.1 Introdução**

- (a) Uma declaração em como o manual cumpre todos os regulamentos e requisitos da Autoridade aplicáveis e com os termos e condições do Certificado de Operador Aéreo aplicável.
- (b) Uma declaração em como o manual contém as instruções operacionais e de manutenção que deve cumprir o pessoal relevante no desempenho das suas funções.
- (c) Uma lista e uma breve descrição das várias partes do Manual de Controlo de Manutenção, seu conteúdo, aplicabilidade e uso.
- (d) Explicações e definições dos termos e palavras utilizadas no manual.

1.2 Sistema de Emenda e Revisão

- (a) Um Manual de Controlo de Manutenção deverá descrever a pessoa que é responsável pela emissão e inserção de emendas e revisões.
- (b) É exigido um registo das emendas e revisões com as datas de inserção e as datas efectivas.
- (c) Uma declaração em como as emendas e revisões escritas à mão não são permitidas, excepto em situações que exigem uma emenda ou revisão imediata no interesse da segurança.
- (d) Uma descrição do sistema de anotação das páginas e das suas datas efectivas.
- (e) Uma lista das páginas efectivas e das suas datas efectivas.
- (f) Anotação das alterações (nas páginas do texto e, até onde for viável, nos gráficos e diagramas).
- (g) Um sistema para registo de revisões temporárias.
- (h) Uma descrição do sistema de distribuição dos manuais, emendas e revisões.
- (i) Uma declaração sobre quem é responsável por notificar a Autoridade sobre as alterações propostas e por trabalhar com a Autoridade nas alterações que exigem a aprovação da Autoridade.

PARTE 2.0 ORGANIZAÇÃO GERAL**2.1 Compromisso corporativo pelo titular AOC.****2.2 Informação geral:**

- a) Breve descrição da organização
- b) Relação com outras organizações
- c) Composição da frota – Tipo de operação
- d) Localizações das estações de linha

2.3 Pessoal de gestão de manutenção:

- a) Administrador responsável;
- b) Pessoal dirigente;
- c) Coordenação da manutenção
- d) Funções e responsabilidades
- e) Organogramas(s)
- f) Recursos de mão-de-obra e política de formação

2.4 Procedimento de notificação à Autoridade em relação às alterações nos acordos de manutenção, localizações, pessoal, actividades, ou aprovação.**PARTE 3.0: PROCEDIMENTOS DE MANUTENÇÃO**

- 3.1 Utilização da caderneta técnica da aeronave e aplicação da MEL.
- 3.2 Programa de manutenção de aeronaves – desenvolvimento e emenda.
- 3.3 Registos de tempos e manutenção, responsabilidades, retenção.
- 3.4 Cumprimento e controlo da informação de navegabilidade contínua mandatária (Directivas de Navegabilidade).
- 3.5 Análise da eficácia do programa de manutenção.
- 3.6 Política de incorporação de modificações não obrigatórias.
- 3.7 Padrões para modificações importantes.
- 3.8 Relatórios de defeitos:
 - a) Análise;
 - b) Ligação com fabricantes e Autoridades reguladoras;
 - c) Política de defeitos deferidos.
- 3.9 Actividade de engenharia.
- 3.10 Programas de fiabilidade
 - a) Celula;
 - b) Propulsão;
 - c) Componentes.
- 3.11 Inspeção pré-voo:
 - a) Preparação da aeronave para o voo
 - b) Funções de assistência em terra subcontratadas
 - c) Segurança do carregamento de carga e bagagem
 - d) Controlo do reabastecimento de combustível, quantidade/qualidade
 - e) Controlo da contaminação por areia, pó, gelo e neve segundo um critério de aviação aprovado.
- 3.12 Pesagem da aeronave.
- 3.13 Procedimentos de voo de teste.
- 3.14 Amostra de documentos, etiquetas e formulários utilizados.
- 3.15 Partes adequadas do manual de operações do titular do AOC.

FAÇA OS SEUS TRABALHOS GRAFICOS NA INCV



NOVOS EQUIPAMENTOS NOVOS SERVIÇOS DESIGNER GRÁFICO AO SEU DISPOR



BOLETIM OFICIAL

Registo legal, nº 2/2001, de 21 de Dezembro de 2001



Av. Amílcar Cabral/Calçada Diogo Gomes, cidade da Praia, República Cabo Verde.
C.P. 113 • Tel. (238) 612145, 4150 • Fax 61 42 09
Email: incv@gov1.gov.cv
Site: www.incv.gov.cv

AVISO

Por ordem superior e para constar, comunica-se que não serão aceites quaisquer originais destinados ao Boletim Oficial desde que não tragam aposta a competente ordem de publicação, assinada e autenticada com selo branco.

Sendo possível, a Administração da Imprensa Nacional agradece o envio dos originais sob a forma de suporte electrónico (Disquete, CD, Zip, ou email).

Os prazos de reclamação de faltas do Boletim Oficial para o Concelho da Praia, demais concelhos e estrangeiro são, respectivamente, 10, 30 e 60 dias contados da sua publicação.

Toda a correspondência quer oficial, quer relativa a anúncios e à assinatura do Boletim Oficial deve ser enviada à Administração da Imprensa Nacional.

A inserção nos Boletins Oficiais depende da ordem de publicação neles aposta, competentemente assinada e autenticada com o selo branco, ou, na falta deste, com o carimbo a óleo dos serviços donde provenham.

Não serão publicados anúncios que não venham acompanhados da importância precisa para garantir o seu custo.

ASSINATURAS

Para o país:

	Ano	Semestre
I Série	8.386\$00	6.205\$00
II Série.....	5.770\$00	3.627\$00
III Série	4.731\$00	3.154\$00

Para países estrangeiros:

	Ano	Semestre
I Série	11.237\$00	8.721\$00
II Série.....	7.913\$00	6.265\$00
III Série	6.309\$00	4.731\$00

Os períodos de assinaturas contam-se por anos civis e seus semestres. Os números publicados antes de ser tomada a assinatura, são considerados venda avulsa.

AVULSO por cada página 15\$00

PREÇO DOS AVISOS E ANÚNCIOS

1 Página	8.386\$00
1/2 Página	4.193\$00
1/4 Página	1.677\$00

Quando o anúncio for exclusivamente de tabelas intercaladas no texto, será o respectivo espaço acrescentado de 50%.

PREÇO DESTA NÚMERO — 720\$00