



# BOLETIM OFICIAL

---

---

## S U P L E M E N T O

---

### S U M Á R I O

## AGÊNCIA DA AVIAÇÃO CIVIL

## Conselho de Administração

DELIBERAÇÃO Nº 07/2009

Ao abrigo do disposto no artigo 173º do Código Aeronáutico (Decreto-Legislativo nº 1/2001, de 20 Agosto) e da alínea a) do nº 2 do artigo 12º dos estatutos da Agência de Aviação Civil aprovado pelo Decreto-Lei nº 24/2008, de 12 de Julho, o Conselho de Administração da AAC aprovou a 15 de Julho de 2009 a segunda edição da Parte 1 – Políticas, Procedimentos e Definições dos Regulamentos de Aviação Civil de Cabo Verde (CV CAR) em versão portuguesa.

Esta nova edição, que segue o novo sistema de numeração dos CV CAR, faz o enquadramento geral dos regulamentos de aviação civil de Cabo Verde, e inclui uma lista alongada de definições de termos utilizados nos vários CV CAR.

Uma versão inglesa, não oficial, será publicada no site da AAC, em [www.aac.cv](http://www.aac.cv).

Conselho de Administração da Agência da Aviação Civil, na Praia, aos 15 de Julho de 2009. – O Presidente, *Carlos Brazão Monteiro*.

## REGULAMENTOS DE AVIAÇÃO CIVIL

## CV-CAR PARTE 1

## POLÍTICAS, PROCEDIMENTOS GERAIS E DEFINIÇÕES

## 1.A GERAL

## 1.A.105 Emissão

(a) Ao abrigo do Artigo 173 do Código Aeronáutico a Autoridade emite por este meio os presentes regulamentos.

## 1.A.110 Citação

(a) Estes Regulamentos devem ser citados como os Regulamentos de Aviação Civil de Cabo Verde (CV CAR).

## 1.A.115 Elaboração e emenda dos regulamentos

(a) A Autoridade fará emitir, emendar e promulgar os CV CAR, e quaisquer outros regulamentos que deles derivem, conforme requerido, de modo a assegurar a conformidade com o Código Aeronáutico e os seus regulamentos, e as normas e práticas recomendadas (SARPs) incluídos nos Anexos à Convenção Sobre Aviação Civil Internacional, e noutros documentos da ICAO.

(b) A Autoridade fará definir as regras e procedimentos a serem seguidos para a emissão e emenda dos regulamentos.

(c) Qualquer pessoa interessada pode apresentar uma proposta para a introdução, emenda ou remoção de um regulamento ou norma técnica. A proposta deverá ser por escrito e deverá:

- (1) Indicar o nome e endereço do proponente;
- (2) Indicar o conteúdo do regulamento, norma técnica ou emenda proposta ou especificar o regulamento ou norma técnica que o proponente pretende que seja retirado;
- (3) Explicar os interesses do proponente; e
- (4) Conter quaisquer informações, opiniões ou argumentos que apoiem a proposta.

## 1.B REGRAS DE CONSTRUÇÃO

## 1.B.105 Regras de construção

(a) Ao longo destes regulamentos aplicam-se as seguintes palavras e expressões:

- (1) *Deverá* indica um requisito obrigatório.
- (2) A expressão “*nenhuma pessoa pode...*” ou “*uma pessoa não pode...*” significa que nenhuma pessoa é obrigada, autorizada ou consentida a proceder a um acto descrito num regulamento.
- (3) “*Pode*” indica que pode ser usado o discernimento ao proceder a um acto descrito num regulamento.

(4) *Irá ou fará* indica uma acção que incumbe à Autoridade.

(5) *Inclui* significa “inclui mas não está limitado a.”

(6) *Aprovado* significa que a Autoridade analisou o método, procedimento ou política em questão e emitiu uma aprovação formal por escrito.

(7) *Aceitável* significa que a Autoridade analisou o método, procedimento ou política e nem desaprovou nem aprovou o seu uso ou implementação propostos.

(8) *Determinado* significa que a Autoridade emitiu uma política ou metodologia por escrito que impõe ou um requisito obrigatório, se a política ou metodologia por escrito indicar “deverá,” ou um requisito discricionário se a política ou metodologia por escrito indicar “pode.”

## 1.B.110 Aplicabilidade

(a) Estes regulamentos aplicam-se a:

(1) Todas as pessoas que operam e mantêm:

(i) Aeronaves registadas em Cabo Verde;

(ii) Aeronaves registadas noutro Estado Contratante que sejam operadas por pessoas licenciadas por Cabo Verde, e que tenham de ser mantidas de acordo com as normas do Estado de Registo da aeronave, seja onde for que a manutenção seja efectuada;

(iii) Aeronaves de outros Estados Contratantes a operarem em Cabo Verde;

(2) Aeródromos civis;

(3) Navegação Aérea;

(4) Segurança da Aviação.

(b) Os regulamentos que se destinam às pessoas certificadas sob qualquer Parte destes regulamentos aplicam-se também a qualquer pessoa que se envolva numa operação regulada por qualquer Parte destes regulamentos sem o adequado certificado, licença, especificações de operação, ou um documento similar exigido como parte da certificação.

(c) Os regulamentos que abordam matérias gerais estabelecem os padrões mínimos para todas as aeronaves a operar em Cabo Verde. Devem aplicar-se as normas específicas aplicáveis ao titular de um certificado se estas estiverem em conflito com um regulamento mais geral.

(d) Os operadores aéreos estrangeiros que conduzam operações de transporte aéreo comercial para, de, ou dentro de Cabo Verde são regulados pelas disposições da licença de serviço aéreo emitida pela Autoridade, e pelas disposições das Partes 7, 8, e 10 que abordam especificamente o transporte aéreo comercial. Os regulamentos que se destinam aos titulares de um Certificado de Operador Aéreo (AOC) aplicam-se apenas aos operadores certificados pela Autoridade.

## 1.B.115 Organização dos regulamentos

(a) Estes regulamentos estão subdivididos em cinco categorias hierárquicas:

(1) Parte, refere-se à área principal, identificada por um algarismo arábico seguido de um título;

*Nota: Exemplo: “Parte 2 – Licenciamento de Pessoal.”*

(2) Subparte refere-se a qualquer subdivisão de uma Parte, identificada por uma letra maiúscula por ordem alfabética, seguida do título da subparte;

*Nota: Exemplo: “Subparte A – Geral.”*

(3) Secção, refere-se a qualquer subdivisão de uma Subparte, identificada através de caracteres alfanuméricos mistos, separados por um ponto decimal, o primeiro carácter – um algarismo que identifica a Parte, o segundo – uma letra maiúscula que identifica a Subparte, e o terceiro – algarismos em séries subsequentes de centenas, reiniciando-se em cada subparte, seguidos do título da Secção;

*Nota: Exemplo: “Secção 2.B.500 – Licença de Piloto Comercial.”*

(4) Subsecção, refere-se ao título de um regulamento. Esta pode ser uma subdivisão de uma Subparte ou Secção, e é identificada através de algarismos dentro das séries de centenas da secção correspondente seguidos do título da subsecção. A numeração é espaçada de modo a permitir a inclusão de novas regras.

**Nota:** Exemplo: “2.B.501 – Requisitos Gerais; 2.B.505 – Experiência e instrução de voo para a CPL – Categoria de Avião”

(5) Parágrafo, refere-se ao texto que descreve os regulamentos. Todos os parágrafos são dispostos de forma alfanumérica pela seguinte ordem hierárquica: (a), (1), (i), (A).

(b) As abreviaturas usadas em cada Parte são definidas no início dessas Partes, e se for fornecida uma definição, uma nota irá indicar a Parte onde se localiza a definição.

(c) Notas, surgem no texto para fornecer uma introdução à matéria, excepções, explicações e exemplos relativos aos requisitos individuais mas não são usadas como regra. O texto de uma nota deverá ser autónomo e preciso, de modo a que a sua supressão não cause uma modificação nos requisitos de um regulamento.

(d) Podem ser usados preâmbulos para incluir o historial e material de explicação sobre o objectivo ou motivação reguladores, incluindo a explicação das obrigações do Estado perante a Convenção sobre Aviação Civil Internacional e no interesse da segurança.

(e) Os regulamentos podem referir-se à Normas de Implementação, as quais fornecem os requisitos detalhados que apoiam o objectivo desta subsecção e, a não ser que seja indicado em contrário, possuem o mesmo valor jurídico dos regulamentos de referência. As regras de construção, Subsecção 1.B.105, aplicam-se às Normas de Implementação.

(f) Nalguns casos os regulamentos podem referir-se a Manuais de Normas os quais incluem normas e especificações técnicas detalhadas adicionais que complementam as normas incluídas na Parte correspondente, e que constituem, para todos os efeitos, regulamentos com igual valor jurídico que aqueles incluídos numa Parte, a menos que seja indicado de outro modo. As regras de construção, Subsecção 1.B.105, aplicam-se aos Manuais de Normas.

(g) Se for necessário citar uma Parte ou qualquer uma das suas subdivisões, deverá ser feita referência a tal Parte ou subdivisão, conforme se segue:

(1) A referência está na mesma Parte – apenas essa referência deverá ser citada, com a excepção de que uma referência a um parágrafo deverá incluir a subsecção, se esse parágrafo estiver numa subsecção diferente.

**Nota:** Exemplo: “Subsecção 1.A.101, parágrafo a) nesta Parte”.

(2) A referência está numa Parte diferente – toda a referência deverá ser citada, por ordem decrescente.

**Nota:** Exemplo: “Parte 8, Subparte A, Secção 8.A.300, subsecção 8.A.301, parágrafo a)”

### 1.B.120 Unidades de medida

(a) As unidades de medida usadas nestes regulamentos deverão estar em conformidade com as normas definidas no Anexo 5 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional;

(b) Se for necessário utilizar unidades de medida alternativas do Anexo 5 que não pertençam ao Sistema Internacional de Unidades (SI), estas serão indicadas entre parênteses a seguir às unidades de medida básicas.

(c) As datas deverão ser escritas por extenso com o seguinte formato: “5 Novembro 2005”.

## 1.C REGRAS ADMINISTRATIVAS GERAIS QUE REGULAM AS AVALIAÇÕES, LICENÇAS E CERTIFICADOS

### 1.C.105 Exibição e inspecção de licenças e certificados

(a) Licença de Piloto:

(1) Para actuar como piloto de uma aeronave civil registada em Cabo Verde, o piloto deverá ter na sua posse física ou prontamente disponível na aeronave:

(i) Uma licença de piloto válida, emitida pela Autoridade; ou

(ii) Um documento vigente de validação da licença emitido pela Autoridade e transportado juntamente com a licença estrangeira original; ou

(iii) Uma autorização para um fim especial emitida ao abrigo destes regulamentos.

(2) Para actuar como piloto de uma aeronave civil de registo estrangeiro dentro de Cabo Verde, o piloto deverá ser titular de uma licença de piloto válida, emitida ou considerada válida pelo Estado de Registo, e ter a licença de piloto na sua posse física ou prontamente disponível na aeronave.

(b) Outras licenças ou certificados de membro de tripulação: Uma pessoa obrigada por qualquer parte destes regulamentos a possuir uma licença ou certificado de membro de tripulação deverá tê-la na sua posse física ou prontamente disponível na aeronave ou no local de trabalho ao exercer os privilégios dessa licença.

(c) Certificado Médico: Uma pessoa obrigada por qualquer parte destes regulamentos a possuir um certificado médico deverá tê-lo na sua posse física ou prontamente disponível na aeronave ou no local de trabalho ao exercer os privilégios desse certificado.

(d) Certificado de Organização de Formação Aprovada (ATO): Cada titular deste certificado deverá manter esse certificado visível num local da escola que esteja normalmente acessível ao público e que não esteja escondido.

(e) Certificado de Matrícula da Aeronave: Cada proprietário ou operador de uma aeronave deverá transportar o certificado de matrícula na aeronave e tê-lo disponível para inspecção.

(f) Certificado de Navegabilidade da Aeronave: Cada proprietário ou operador de uma aeronave deverá exibir esse certificado na cabina da aeronave ou na entrada para a cabina de pilotagem da aeronave.

(g) Certificado de Organização de Manutenção Aprovada (OMA): Cada proprietário ou operador de um certificado de OMA deverá exibir esse certificado de forma evidente num local acessível ao público no gabinete principal da OMA.

(h) Certificado de Trabalho Aéreo: Reservado

(i) Certificado de Operador Aéreo: Cada proprietário ou operador de uma aeronave deverá transportar o Certificado de Operador Aéreo na aeronave e tê-lo disponível para inspecção.

(j) Inspecção de licenças: Cada pessoa que possua uma licença ou certificado aeronáutico, certificado médico, ou autorização exigidos por estes regulamentos deverá fazer a sua apresentação para inspecção quando solicitado:

(1) Pela Autoridade; ou

(2) Por qualquer entidade aplicadora da lei, nacional ou local.

### 1.C.110 Mudança de nome

(a) O titular de uma licença ou certificado emitido ao abrigo destes regulamentos pode requerer a mudança de nome constante na licença ou certificado. O titular deverá incluir com tal pedido:

(1) A licença ou certificado vigente; e

(2) Uma cópia da certidão de casamento, decisão do tribunal ou outro documento que comprove a mudança de nome.

(b) A Autoridade irá devolver ao interessado os documentos especificados no parágrafo (a) desta subsecção.

### 1.C.115 Mudança de endereço

(a) O titular de uma licença de pessoal de aviação ou de um certificado de escola de pilotagem, centro de formação ou escola de manutenção na aviação que tenha mudado o endereço postal permanente não pode, nos 30 dias após a data da mudança, exercer os privilégios da licença ou certificado a menos que tenha notificado a Autoridade por escrito acerca do novo endereço postal permanente, ou do endereço residencial se o endereço postal permanente incluir um número de caixa postal.

### 1.C.120 Substituição de um certificado médico ou de pessoal de aviação ou de um relatório de teste de conhecimentos perdido ou danificado

(a) Um candidato que tenha perdido ou danificado um dos seguintes documentos emitidos ao abrigo destes regulamentos deverá requerer a sua substituição por escrito pelo serviço designado pela Autoridade:

(1) Uma licença ou certificado de pessoal de aviação;

- (2) Um certificado médico;
  - (3) Um relatório de teste de conhecimentos.
- (b) O titular ou candidato a uma licença ou certificado deverá referir na carta de pedido:
- (1) O nome do titular ou candidato;
  - (2) O endereço postal permanente, ou se o endereço postal permanente incluir um número de caixa postal, o actual endereço residencial da pessoa;
  - (3) O cartão de identificação de cidadão nacional;
  - (4) A data e local de nascimento do titular ou candidato; e
  - (5) Qualquer informação disponível em relação ao:
    - (i) Grau, número e data de emissão da licença, e qualificações, se aplicável;
    - (ii) Data do exame médico, se aplicável; e
    - (iii) Data do teste de conhecimentos realizado, se aplicável.
- (c) Após receber um fax da Autoridade a confirmar que o documento perdido ou destruído foi emitido, o titular da licença ou certificado pode utilizar o fax no lugar do documento destruído pelo prazo de 60 dias até receber a segunda via do documento.

#### **1.C.125 Falsificação, reprodução ou alteração de candidaturas, certificados, cadernetas de voo, relatórios ou registos**

- (a) Nenhuma pessoa pode, em relação a uma candidatura ou pedido de segunda via de qualquer licença, certificado, qualificação, averbamento ou autorização, emitidos sob estes regulamentos, efectuar:
- (1) Qualquer declaração fraudulenta ou intencionalmente falsa;
  - (2) Qualquer anotação fraudulenta ou intencionalmente falsa em qualquer caderneta de voo, registo ou relatório que estes regulamentos possam exigir, ou usados para demonstrar a conformidade com estes regulamentos;
  - (3) Qualquer reprodução com intenção fraudulenta; ou
  - (4) Qualquer alteração.
- (b) Qualquer pessoa que cometa um acto proibido pelo parágrafo (a) desta secção pode ver a sua licença, qualificação, certificado, averbamento ou autorização cancelada ou suspensa.

#### **1.C.130 Renúncia ou substituição voluntárias da licença ou certificado**

- (a) O titular de uma licença ou certificado emitido sob estes regulamentos pode voluntariamente renunciar à mesma para:
- (1) Cancelamento;
  - (2) Emissão de uma licença de grau inferior; ou
  - (3) Emissão de uma outra licença com qualificações específicas anuladas.
- (b) Um candidato que requeira a renúncia voluntária de uma licença deverá incluir a seguinte declaração assinada ou o seu equivalente: “Este pedido é efectuado por razões pessoais, com o total conhecimento de que a minha (inserir o nome da licença ou qualificação, conforme apropriado) pode não voltar a ser-me re-emitada a menos que eu repita com aproveitamento os testes determinados para a sua emissão.”

#### **1.C.135 Uso de substâncias psicoactivas**

- (a) Um titular de uma licença, qualificação ou certificado emitidos ao abrigo destes regulamentos não deverá exercer os privilégios da licença, qualificação ou certificado enquanto sob a influência de quaisquer substâncias psicoactivas, que o possam tornar incapaz de exercer com segurança e adequadamente esses privilégios.
- (b) Uma pessoa cuja função seja crítica para a segurança na aviação (pessoal que exerce funções delicadas para a segurança) não pode desempenhar essa função enquanto sob a influência de qualquer substância psicoactiva que prejudique o desempenho humano.
- (c) A pessoa referida no paragrafo (a) e (b) não deverá envolver-se em nenhum tipo de uso problemático de substâncias.

- (d) A Autoridade pode identificar e retirar de uma função crítica para a segurança o portador de uma licença que se envolva no uso problemático destas substâncias. O regresso às funções críticas para a segurança pode ser considerado após um tratamento bem sucedido ou, no caso de não ser necessário um tratamento, após a cessação do uso problemático de substâncias, e após ser determinado que o desempenho contínuo da função pela pessoa não é passível de colocar em risco a segurança.

#### **1.C.140 Testes e relatórios de substâncias psicoactivas**

- (a) Qualquer pessoa que exerça qualquer função que requeira uma licença, averbamento, qualificação ou autorização determinada por estes regulamentos, directamente ou através de contrato com um titular de um certificado sob as disposições destes regulamentos, pode ser testado em relação ao uso de substâncias psicoactivas.
- (b) As substâncias químicas consideradas como substâncias psicoactivas estão listadas na N.I: 1.C.140.
- (c) Qualquer pessoa sujeita a estes regulamentos que se recuse a ser submetida a um teste para apurar a percentagem ponderal de álcool no sangue, quando exigido por um agente da autoridade ou pela Autoridade, ou se recuse a fornecer ou a autorizar a divulgação dos resultados do teste exigidos pela Autoridade pode:
- (1) Ver recusada qualquer licença, certificado, averbamento, qualificação ou autorização emitida sob estes regulamentos pelo período de até 1 ano após a data dessa recusa; ou
  - (2) Ter a sua licença, certificado, averbamento, qualificação ou autorização emitida sob estes regulamentos suspensa ou revogada.
- (d) Qualquer pessoa sujeita a estes regulamentos que se recuse a ser submetida a um teste para apurar o uso de narcóticos, marijuana, ou drogas ou substâncias depressoras ou estimulantes no corpo, quando exigido por um agente da autoridade ou pela Autoridade, ou se recuse a fornecer ou a autorizar a divulgação dos resultados do teste exigidos pela Autoridade pode:
- (1) Ver recusada qualquer licença, certificado, averbamento, qualificação ou autorização pelo período de até um ano após a data da recusa; e
  - (2) Ter a sua licença, certificado, averbamento, qualificação ou autorização emitida sob estes regulamentos suspensa ou revogada.
- (e) Qualquer pessoa sujeita a estes regulamentos que seja condenada pela violação de qualquer lei local ou nacional relativa ao cultivo, processamento, fabrico, venda, distribuição, posse, transporte ou tráfico de narcóticos, marijuana, ou drogas ou substâncias depressoras ou estimulantes, pode:
- (1) Ver recusada qualquer licença, certificado, averbamento, qualificação ou autorização emitida sob estes regulamentos pelo período de até 1 ano após a data da condenação final; ou
  - (2) Ter a sua licença, certificado, averbamento, qualificação ou autorização emitida sob estes regulamentos suspensa ou revogada.

### **1.D PROCEDIMENTOS DE INVESTIGAÇÃO E SANÇÃO**

#### **1.D.100 PROCEDIMENTOS DE INVESTIGAÇÃO**

##### **1.D.105 Comunicação de violações**

- (a) Qualquer pessoa que tome conhecimento de uma violação do Código Aeronáutico ou destes regulamentos, directivas ou instruções emitidas ao abrigo do mesmo deverá comunicá-la à Autoridade.
- (b) Cada comunicação efectuada sob esta secção, em conjunto com qualquer outra informação que a Autoridade possa ter e que seja relevante para a questão comunicada, será analisada pela Autoridade para determinar a natureza e o tipo de qualquer investigação adicional ou medida coerciva que a Autoridade venha a tomar.

##### **1.D.110 Investigações - Geral**

- (a) Ao abrigo do Código Aeronáutico e dos seus estatutos, a Autoridade pode conduzir investigações, realizar audiências, emitir intimações, requerer a apresentação de documentos, registos e equipamentos relevantes, e apoderar-se de provas e depoimentos.

**1.D.115 Queixas formais**

- (a) As queixas submetidas à Autoridade nos termos do regulamento 1.4D.105(a), devem ser apresentadas num formulário e do modo determinado pela Autoridade.

**1.D.200 MEDIDAS DE COACÇÃO LEGAL****1.D.205 Sanções administrativas**

- (a) Qualquer pessoa que viole qualquer disposição do Código Aeronáutico, destes regulamentos, ou qualquer directiva ou instrução emitidos ao abrigo do mesmo, está sujeita a um processo de contra-ordenação instaurado pela Autoridade de acordo com o Título XVI, Capítulo I, do Código Aeronáutico e o Decreto-Lei 57/2005 de 29 de Agosto.
- (b) O processo de contra-ordenação referido no paragrafo a) pode resultar na aplicação de coimas, e ou sanções acessórias, incluindo aquelas descritas em 1.D.315.

**1.D.210 Sanções criminais**

- (a) O Capítulo II do Título XVI do Código Aeronáutico estabelece penalidades (sanções criminais) para qualquer pessoa que viole as disposições especificadas nessa Lei.
- (b) Se a Autoridade tiver conhecimento de uma possível violação de qualquer disposição de índole criminal do Código Aeronáutico que esteja sob a jurisdição de outro organismo público de Cabo Verde, a Autoridade fará comunicar esse facto de imediato ao organismo público conforme apropriado.

**1.D.215 Medida relativa a uma licença ou certificado**

- (a) Suspensão ou revogação de uma licença, certificado, qualificação ou autorização por violação dos regulamentos.

(1) O titular de qualquer licença, certificado, qualificação ou autorização emitidos sob estes regulamentos que viole qualquer disposição do Código Aeronáutico, ou qualquer regulamento ou directiva ou instrução emitidos sob o mesmo, está sujeito à suspensão ou revogação da licença, certificado, qualificação ou autorização de acordo com as disposições do artigo 294 do Código Aeronáutico e do artigo 15 do Decreto Lei 57/2005 de 29 de Agosto.

(2) Qualquer licença, certificado, qualificação ou autorização emitida sob estes regulamentos deixa de ser válida, se tiver lugar a sua renúncia, suspensão ou revogação.

- (b) Renúncia, suspensão ou revogação de licença, certificado, qualificação ou autorização.

(1) O titular de qualquer licença, certificado, qualificação ou autorização emitidos sob estes regulamentos que tenham sido suspensos ou revogados deverá devolver essa licença, certificado, qualificação ou autorização à Autoridade se tal lhe for exigido pela Autoridade.

- (c) Re-candidatura após revogação. A não ser que seja autorizado de outra forma pela Autoridade, uma pessoa cuja licença, certificado, qualificação ou autorização tenha sofrido uma revogação não pode candidatar-se a qualquer licença, certificado, qualificação ou autorização durante 1 ano após a data da revogação.

- (d) Re-candidatura após suspensão. A não ser que seja autorizado de outra forma pela Autoridade, uma pessoa cuja licença, certificado, qualificação ou autorização tenha sofrido uma suspensão não pode candidatar-se a qualquer licença, certificado, qualificação ou autorização durante o período da suspensão.

**1.E ISENÇÕES E CASO EQUIVALENTE DE SEGURANÇA****1.E.100 Aplicabilidade**

- (a) Esta Subparte determina os procedimentos para o pedido, análise e recusa ou emissão de isenções destes regulamentos.

**1.E.200 Geral**

- (a) Qualquer interessado pode candidatar-se junto da Autoridade a uma isenção destes regulamentos.
- (b) Apenas a Autoridade pode emitir isenções, e nenhuma pessoa pode tomar nem fazer com que seja tomada qualquer medida que não esteja em conformidade com estes regulamentos, a não ser que a Autoridade tenha emitido uma isenção aplicável a essa pessoa.
- (c) As isenções só serão concedidas em circunstâncias extraordinárias.

**1.E.300 REQUISITOS PARA A CANDIDATURA****1.E.305 Geral**

- (a) As candidaturas para obtenção de uma isenção devem ser apresentadas pelo menos 60 dias antes da data efectiva proposta, de modo a permitir uma análise atempada.
- (b) O pedido deve conter os seguintes dados do candidato:
- (1) Nome;
  - (2) Endereço residencial e endereço postal, se diferentes;
  - (3) Número de telefone;
  - (4) Número de fax, se disponível; e
  - (5) Representante legal para todos os fins relacionados com a candidatura.
- (c) Se o candidato não for um cidadão ou residente legal de Cabo Verde, a candidatura deve indicar um representante legal em Cabo Verde.

**1.E.310 Conteúdo do pedido de isenção**

- (a) Uma candidatura deve conter o seguinte:
- (1) Indicação do requisito específico do qual o candidato pede isenção;
  - (2) Descrição do tipo de operações a serem conduzidas sob a isenção proposta;
  - (3) A duração proposta para a isenção;
  - (4) Uma explicação sobre como a isenção será do interesse público, ou seja, como irá beneficiar o público como um todo;
  - (5) Uma descrição detalhada dos meios alternativos através dos quais o candidato irá assegurar o nível de segurança equivalente ao estabelecido pelo regulamento em questão;
  - (6) Uma análise e discussão de quaisquer assuntos de segurança relacionados com o requisito, incluindo informação sobre quaisquer acidentes ou incidentes relevantes de que o candidato esteja ciente;
  - (7) Se o candidato pretender operar sob a isenção proposta fora do espaço aéreo de Cabo Verde, o candidato deve indicar se a isenção irá contrariar qualquer disposição das Normas e Práticas Recomendadas da ICAO.

- (b) Se o candidato tiver urgência, a candidatura deve conter os factos e motivos que explicam porque é que a candidatura não foi apresentada atempadamente, e as razões pelas quais se trata de uma emergência.

**1.E.400 ANÁLISE, PUBLICAÇÃO, E EMISSÃO OU RECUSA DA ISENÇÃO****1.E.405 Análise inicial pela autoridade**

- (a) A Autoridade irá analisar a candidatura para avaliar a precisão e a conformidade com 1.E.300.
- (b) Se a candidatura aparentemente satisfizer as disposições do 1.E.300 e a Autoridade determinar que se justifica uma análise do seu mérito, a Autoridade irá publicar um resumo detalhado da candidatura para apreciação e especificar a data até à qual as apreciações devem ser recebidas pela Autoridade para consideração das mesmas.
- (c) Se os requisitos de 1.E.300 não forem cumpridos, a Autoridade irá notificar o candidato e não tomará qualquer outra atitude até o candidato cumprir com os requisitos do 1.E.300.

**1.E.410 Avaliação do pedido**

- (a) Após a análise inicial, se os requisitos da apresentação forem cumpridos, a Autoridade deverá conduzir uma avaliação do pedido incluindo:
- (1) Uma determinação sobre se a isenção será do interesse público;
  - (2) Uma determinação, após uma avaliação técnica, sobre se a proposta do candidato irá fornecer um nível de segurança equivalente ao estabelecido pelo regulamento.
    - (i) Se parecer à Autoridade que uma avaliação técnica do pedido irá pressupor um encargo significativo para os recursos técnicos da Autoridade, esta pode recusar a isenção com base nesse facto.

- (3) Uma determinação, se o candidato pretender operar sob a isenção fora do espaço aéreo de Cabo Verde, sobre se a concessão da isenção irá contrariar a aplicação das Normas e Práticas Recomendadas da ICAO aplicáveis.
- (4) Uma avaliação das apreciações recebidas das partes interessadas relativamente à isenção proposta.
- (5) Uma recomendação, baseada nos elementos precedentes, sobre se o pedido deve ser concedido ou recusado, e quaisquer condições ou limitações que devem fazer parte da isenção.

#### 1.E.415 Notificação da determinação

- (a) A Autoridade deverá notificar o candidato por escrito e publicar um resumo detalhado da sua avaliação e decisão sobre a concessão ou recusa do pedido. O resumo deverá especificar a duração da isenção e quaisquer condições e limitações da mesma.
- (b) Se o pedido constituir uma isenção de emergência, a Autoridade irá publicar a candidatura e ou a decisão da Autoridade o mais cedo possível após processar a candidatura.

#### 1.E.420 Extensão da isenção a outras partes interessadas

- (a) Se a Autoridade determinar que uma isenção deve ser concedida, outras pessoas ou organizações podem requerer junto da Autoridade que sejam incluídas na isenção concedida.
- (b) Estas candidaturas devem estar de acordo com os requisitos do 1.E.300.
- (c) Se a Autoridade determinar que o pedido merece que a isenção inclua o candidato, a Autoridade fará notificar o candidato por escrito, especificando a duração da isenção, e listando quaisquer condições adicionais que se apliquem ao candidato e que não sejam abordadas na isenção subjacente.

#### 1.F DEFINIÇÕES

- (a) Para os fins destes regulamentos, devem aplicar-se as seguintes definições:

**Aceitável.** Uma regra de construção na Parte 1.B.105 (a)(7) que significa que a Autoridade analisou o método, procedimento ou política e nem desaprovou nem aprovou o seu uso ou implementação propostos.

**Acidente com mercadorias perigosas.** Uma ocorrência associada e relacionada com o transporte de mercadorias perigosas que resulte em lesões fatais ou graves numa pessoa ou em danos consideráveis à propriedade.

**Acordo ADS-C.** Um plano de notificação que estabelece as condições de notificação de dados ADS-C (ou seja, os dados exigidos pelos serviços de tráfego aéreo e a frequência de tais notificações, que devem ser acordadas antes de utilizar ADS-C na prestação de serviços de tráfego aéreo).

**Administrador responsável.** A pessoa que a Autoridade considera aceitável, investida da autoridade corporativa, para garantir que todas as actividades de operações e de manutenção se possam financiar e executar em conformidade com as normas de segurança exigidas pela Autoridade, e qualquer requisitos adicionais definidos pelo operador.

**Aeródromo.** Uma área definida de terra ou de água (incluindo quaisquer edificações, instalações e equipamento) destinada, total ou parcialmente à chegada, partida e movimento na superfície de aeronaves.

**Aeródromo alternativo.** Um aeródromo para o qual uma aeronave pode prosseguir se se tornar impossível ou não aconselhável prosseguir para, ou aterrar no, aeródromo de destino. Os aeródromos alternativos incluem o seguinte:

- (i) **Aeródromo alternativo para descolagem.** Um aeródromo alternativo no qual uma aeronave pode aterrar se tal for necessário logo depois da descolagem e não for possível utilizar o aeródromo de partida.
- (ii) **Aeródromo alternativo em rota.** Um aeródromo no qual uma aeronave seria capaz de aterrar depois de passar por uma situação anormal ou de emergência em rota.

(iii) **Aeródromo alternativo em rota ETOPS.** Um aeródromo alternativo adequado e conveniente no qual uma aeronave seria capaz de aterrar depois de uma paragem de motor ou outra situação anormal ou de emergência enquanto em rota numa operação ETOPS.

(iv) **Aeródromo alternativo de destino.** Um aeródromo alternativo para o qual uma aeronave pode prosseguir se se tornar impossível ou não aconselhável aterrar no aeródromo de aterragem previsto.

*Nota: O aeródromo a partir do qual um voo é iniciado pode constituir também um aeródromo alternativo em rota ou de destino para esse voo.*

**Aeródromo controlado.** Um aeródromo no qual o serviço de controlo de tráfego aéreo é prestado ao tráfego do aeródromo.

**Aeronave.** Qualquer máquina que deve a sua sustentação na atmosfera a reacções do ar que não aquelas contra a superfície da terra. O termo "aeronave," quando utilizado nestes regulamentos, refere-se apenas às aeronaves civis, e não irá incluir as aeronaves públicas ou de Estado.

**Aeronave cargaieira.** 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.

**Aeronave certificada para operação com piloto único.** Um tipo de aeronave que o Estado de Registo determinou, durante o processo de certificação, que pode funcionar com segurança com uma tripulação mínima de um piloto.

**Aeronave civil.** Qualquer aeronave que não seja uma aeronave de Estado ou pública.

**Aeronave de descolagem vertical.** Uma aeronave mais pesada que o ar capaz de efectuar descolagens e aterragens verticais e voos de baixa velocidade, a qual depende sobretudo de dispositivos de sustentação a motor ou do impulso do motor para sustentação durante estes regimes de voo, assim como de um plano ou planos aerodinâmicos não giratórios para a sustentação durante o voo horizontal.

**Aeronave mais leve que o ar.** Qualquer aeronave sustentada sobretudo pela sua impulsão no ar.

**Aeronave mais-pesada-que-o-ar.** Qualquer aeronave cuja sustentação em voo decorre principalmente de forças aerodinâmicas.

**Aeronave pública.** Uma aeronave utilizada exclusivamente ao serviço de qualquer governo ou de qualquer jurisdição política do mesmo, incluindo o Governo de Cabo Verde, mas não incluindo qualquer aeronave que seja propriedade do governo e que esteja envolvida em operações que se enquadram na definição de operações de transporte aéreo comercial.

**Aeronave que deve ser operada com um co-piloto.** Um tipo de aeronave que se requer que seja operada com um co-piloto, conforme especificado no manual de voo ou no certificado de operador aéreo.

**Aeronave (tipo de).** Todas as aeronaves com o mesmo desenho básico incluindo todas as modificações efectuadas à mesma, excepto aquelas que alteram as suas características de manobra ou características de voo.

**Aerovia.** Uma área de controlo ou parte da mesma estabelecida na forma de um corredor.

**Agente de assistência (handling).** 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.

**Alcance visual na pista (RVR).** A distancia até à qual o piloto de uma aeronave que se encontra sobre o eixo de uma pista pode ver os sinais de superfície da pista, ou as luzes que a delimitam ou que sinalizam o seu eixo.

**Altitude.** A distância vertical de um nível, um ponto ou um objecto considerado como um ponto, medida a partir do nível médio do mar (MSL).

**Altitude de decisão ou Altura de decisão.** Uma altitude ou altura especificada na aproximação de precisão ou na aproximação com guia vertical na qual deve iniciar-se uma manobra de aproximação falhada se não tiver sido estabelecida a referência visual requerida para continuar a aproximação.

**Altitude de pressão.** Uma pressão atmosférica expressa em termos de altitude que corresponde à pressão na Atmosfera Padrão, conforme definida no Anexo 8.

**Altitude de transição.** A altitude à qual, ou abaixo da qual, a posição vertical de uma aeronave é controlada por referência a altitudes.

**Altitude livre de obstáculos (OCA) ou altura livre de obstáculos (OCH).** A menor altitude ou a menor altura acima da elevação da soleira da pista concernente ou acima da elevação do aeródromo, conforme aplicável, utilizada para respeitar os critérios apropriados da zona livre de obstáculos.

**Nota 1.** – Para a altitude livre de obstáculos toma-se como referencia o nível médio do mar e para a altura livre de obstáculos, a elevações da soleira, ou no caso de aproximações de não precisão, a elevação do aeródromo ou a elevação da soleira, se esta estiver a mais de 2 m (7 ft) abaixo da elevação do aeródromo. Para a altura livre de obstáculos em aproximações em circuito toma-se como referencia a elevação do aeródromo.

**Nota 2.** – Quando se utilizam estas duas expressões, podem citar-se convenientemente como “altitude/altura livre de obstáculos” e abreviadamente “OCA/H”.

**Altitude mínima de descida (MDA) ou altura mínima de descida (MDH).** Uma altitude ou altura especificada numa aproximação de não precisão ou numa aproximação em circuito, abaixo da qual a descida não deve ser efectuada sem a referência visual requerida.

**Altura.** Distância vertical entre um nível, ponto ou objecto considerado como um ponto, e uma referência especificada.

**Ameaça.** Acontecimento ou erro que está fora do controlo da pessoa encarregada da operação, aumenta a complexidade da operação e que deve ser gerido para manter a margem de segurança.

**Anexos da Convenção de Chicago.** Os documentos emitidos pela Organização da Aviação Civil Internacional (ICAO) contendo as Normas e Práticas Recomendadas aplicáveis à aviação civil.

**Ano civil.** Um período de um ano a iniciar e a terminar em datas convencionalmente aceites como marcando o início e o fim de dado ano (como 1 de Janeiro até 31 de Dezembro no calendário gregoriano).

**Área de aterragem.** A parte de uma área de movimento destinada à aterragem ou descolagem de aeronaves.

**Área congestionada.** Em relação a uma cidade, vila ou povoado, qualquer área que seja maioritariamente usada para fins residenciais, comerciais ou recreativos.

**Área de controlo.** Um espaço aéreo controlado que se estende para cima a partir de um limite especificado sobre o terreno.

**Área de movimento.** A parte do aeródromo a ser utilizada para a descolagem, aterragem e rolagem de aeronaves, composta pela área de manobras e plataforma(s).

**Área perigosa.** Um espaço aéreo de dimensões definidas dentro do qual podem ocorrer, em determinados momentos, actividades perigosas para o voo da aeronave.

**Artigo.** Qualquer item, incluindo mas não limitado a, uma aeronave, célula, motor de aeronave, hélice, dispositivo, acessório, conjunto, subconjunto, sistema, subsistema, componente, unidade, produto ou peça.

**Assistência em terra.** Serviços necessários à chegada a ou partida de um aeroporto de uma aeronave, que não sejam serviços de tráfego aéreo.

**Autoridade.** A Agencia de Aviação Civil, a entidade responsável pela supervisão da aviação civil em Cabo Verde (A Agencia de Aviação Civil (AAC)).

**Autoridade ATS competente.** A autoridade apropriada designada por Cabo Verde responsável por fornecer os serviços de tráfego aéreo no espaço aéreo concernente.

**Autoridade competente.**

- (i) Em relação aos voos sobre o alto mar: A autoridade apropriada do Estado de Registo.
- (ii) Em relação aos voos que não sejam sobre o alto mar: A autoridade competente do Estado com soberania sobre o território a ser sobrevoado.

**Autoridade estrangeira.** A autoridade de aviação civil que emite e supervisiona o Certificado de Operador Aéreo do operador estrangeiro.

**Autorização de controlo de tráfego aéreo.** Autorização para uma aeronave prosseguir sob condições especificadas dada por uma unidade de controlo de tráfego aérea.

**Aprovação para recolocação em serviço.** Uma certificação emitida por um representante de uma organização de manutenção aprovada em como a manutenção, manutenção preventiva ou modificações feitas numa aeronave, célula, motor de aeronave, hélice, dispositivo ou componente foi executada utilizando os métodos, técnicas e práticas determinados no manual de manutenção actualizado do fabricante ou nas instruções para navegabilidade contínua preparadas pelo seu fabricante, ou utilizando outros métodos, técnicas e práticas consideradas aceitáveis pela a Autoridade.

**Aprovado.** Uma regra de construção na Parte 1.B.105 (a)(6) que significa que a Autoridade analisou o método, procedimento ou política em questão e emitiu uma aprovação formal por escrito.

**Aprovado pela Autoridade.** Aprovado pela Autoridade directamente ou de acordo com um procedimento aprovado pela Autoridade.

**Aterragem forçada em segurança.** Aterragem ou amargem inevitáveis com uma expectativa razoável de não ocorrer nenhuma lesão em pessoas na aeronave ou na superfície.

**Avaliação médica.** Ver certificado médico.

**Avaliador.** Uma pessoa contratada por uma Organização de Formação Aprovada certificada, que efectua testes para a obtenção de licenças, qualificações adicionais, autorizações, e verificações de proficiência que são autorizadas através da especificação de formação do titular do certificado, e que está autorizada pela Autoridade a administrar tais verificações e testes

**Aviação civil.** A operação de qualquer aeronave civil tendo como objectivo operações gerais de aviação, trabalho aéreo ou operações de transporte aéreo comercial.

**Avião.** Uma aeronave mais pesada que o ar com propulsão a motor, que deve a sua sustentação em voo principalmente a reacções aerodinâmicas exercidas sobre superfícies que permanecem fixas em determinadas condições de voo.

**Avião de grande porte.** Um avião que possui uma massa máxima à descolagem certificada de 5,700 kg. (12,500 lbs), ou mais.

**Avião de pequeno porte.** Um avião que possui uma massa máxima certificada à descolagem inferior a 5,700 kg. (12,500 lbs).

**Aviônica de aeronaves.** Um termo que designa um dispositivo electrónico – incluindo a sua parte eléctrica – para uso numa aeronave, incluindo sistemas de rádio, controlo de voo automático e de instrumentos.

**Balão.** Uma aeronave mais leve que o ar não motorizada.

**Balão livre não tripulado.** Uma aeronave mais leve que o ar não motorizada, não tripulada, em voo livre.

**Capacidade de pilotagem.** O uso coerente do bom discernimento e de conhecimentos, perícias e atitudes bem consolidadas de modo a cumprir os objectivos de voo.

**Categoria da aeronave.** Classificação de aeronaves de acordo com as características básicas especificadas, por exemplo, avião, helicóptero, planador, balão livre.

**Célula (de aeronave).** A fuselagem, vigas, nacelas, capotagens, carenagens, superfícies de planos aerodinâmicos (incluindo os rotores mas excluindo as hélices e os planos aerodinâmicos giratórios de uma instalação de potência) e trem de aterragem de uma aeronave e seus acessórios e comandos.

**Centro de controlo de área.** Uma unidade estabelecida para prestar o serviço de controlo de tráfego aéreo aos voos controlados nas áreas de controlo sob a sua jurisdição.

**Centro de informação de voo.** Uma unidade estabelecida para fornecer o serviço de informação de voo e o serviço de alerta.

**Certificado de operador aéreo (AOC).** Um certificado que autoriza um operador a realizar determinadas operações de transporte aéreo comercial.

**Certificado médico.** O comprovativo emitido pela Autoridade em como o titular da licença satisfaz requisitos específicos de aptidão física.

**Cidadão de Cabo Verde.** Este termo refere-se a um dos seguintes:

- (i) Um indivíduo que seja cidadão de Cabo Verde;
- (ii) Uma sociedade em que cada membro seja cidadão de Cabo Verde; ou
- (iii) Uma corporação ou associação criada ou organizada e autorizada segundo as leis de Cabo Verde.

**Competência.** Uma combinação de perícias, conhecimentos e atitudes exigidas para o desempenho de uma tarefa segundo uma norma determinada.

**Componente de aeronave.** Qualquer parte componente de uma aeronave até e incluindo uma instalação de potência completa e/ou qualquer equipamento operacional ou de emergência.

**Compósito.** Materiais estruturais constituídos por substâncias, incluindo, mas não limitado a, madeira, metal, cerâmica, plástico, materiais de fibra reforçada, grafite, boro ou époxi, com agentes incorporados de reforço que podem assumir a forma de filamentos, folhas, pós ou flocos de um material diferente.

**Comunicações controlador-piloto por conexão de dados (CPDLC).** Um meio de comunicação entre o controlador e o piloto, por meio de conexão de dados para as comunicações ATC.

**Comunicações por conexão de dados.** Uma forma de comunicação destinada à troca de mensagens mediante conexão de dados.

**Condições meteorológicas de voo visual.** Condições meteorológicas expressas em termos de visibilidade, distância das nuvens e tecto de nuvens, iguais ou superiores aos mínimos especificados.

**Condições meteorológicas por instrumentos (IMC).** As condições meteorológicas expressas em termos de visibilidade, distância das nuvens e tecto de nuvens, inferiores aos mínimos especificados para as condições meteorológicas visuais.

**Configuração** (conforme aplicado ao avião). Uma combinação especial das posições dos elementos móveis, tais como os flaps das asas e o trem de aterragem, etc., que afectam as características aerodinâmicas do avião.

**Conformidade de navegabilidade.** Uma certificação assinada por um técnico titular de uma licença e autorizado pelo titular do AOC para indicar que o trabalho foi executado de acordo com o manual de manutenção do titular do AOC, foi inspecionado por um técnico habilitado, e a aeronave foi considerada apta para uma operação em condições de segurança.

**Controlador de tráfego aéreo qualificado.** Controlador de tráfego aéreo titular de uma licença e de qualificações válidas, apropriadas aos privilégios a serem exercidos.

**Convenção de Chicago. (“Convenção”)** A Convenção sobre Aviação Civil Internacional concluiu-se em Chicago, E.U.A., em 1944, entrando em vigor em 1947. Os Artigos da Convenção de Chicago regulam as acções dos Estados Contratantes em questões de segurança na aviação civil internacional directamente e através dos Anexos à Convenção, os quais dispõem as Normas e Práticas Recomendadas da ICAO.

**Co-piloto.** Um piloto titular de uma licença que presta serviços de pilotagem sem estar ao comando da aeronave, com excepção do piloto que esteja a bordo da aeronave com o único fim de receber instrução de voo.

**Crédito.** Reconhecimento de meios alternativos ou qualificações prévias.

**CrITÉrios de desempenho.** Anúncios simples, para fins de avaliação, sobre o resultado esperado do elemento de competência e uma descrição dos critérios utilizados para determinar se o nível requerido de desempenho foi alcançado.

**Curso.** Um programa de instrução para obter uma licença, qualificação, autorização ou manutenção de competência de aviador.

**Dados aprovados.** Informação técnica aprovada pela Autoridade.

**Dados de navegabilidade.** Qualquer informação necessária para assegurar que uma aeronave ou componente de aeronave possam ser mantidos num estado tal que a navegabilidade da aeronave, ou a capacidade de uso do equipamento operacional e de emergência, conforme apropriado, esteja assegurada.

**Desempenho humano.** Capacidades e limitações humanas que repercutem na segurança e eficiência das operações aeronáuticas.

**Dia civil.** O período de tempo decorrido, usando o Tempo Universal Coordenado ou a hora local, que começa à meia-noite e tem fim, 24 horas mais tarde, à meia-noite seguinte.

**Diário de navegação.** Um formulário assinado pelo PIC de cada voo no qual fica registada a matrícula do avião, os nomes e funções atribuídas dos membros da tripulação, o tipo de voo, e a data, local e hora da partida e chegada.

**Dirigível.** Uma aeronave mais-leve-que-o-ar a motor.

**Dispositivo.** Qualquer instrumento, mecanismo, equipamento, peça, aparelho, constituinte ou acessório, incluindo equipamento de comunicações, que seja usado ou destinado a ser usado na operação ou controlo de uma aeronave em voo, esteja instalado ou ligado à aeronave, e não faça parte de uma estrutura da aeronave, instalação de potência ou hélice.

**Dispositivo de treino de procedimentos de voo.** Ver dispositivo de treino para simulação de voo.

**Dispositivo de treino para simulação de voo.** Qualquer um dos três seguintes tipos de aparelhos nos quais se simulam em terra as condições de voo:

- (i) Simulador de voo, que proporciona uma representação exacta da cabina de pilotagem de um tipo particular de aeronave, na medida em que as funções de controlo dos sistemas mecânico, eléctrico, electrónico, etc. da aeronave, o ambiente normal dos membros da tripulação de voo, e a performance e características de voo desse tipo de aeronave são simulados de forma realista;
- (ii) Dispositivo de treino de procedimentos de voo, que proporciona um ambiente realista da cabina de pilotagem

e que simula as reacções dos instrumentos, as funções simples de controlo dos sistemas mecânico, eléctrico, electrónico, etc, da aeronave, e a performance e características de voo das aeronaves de uma classe determinada;

- (iii) Dispositivo básico de treino de voo por instrumentos, que está equipado com instrumentos apropriados e que simula o ambiente da cabina de pilotagem de uma aeronave em voo, em condições de voo por instrumentos.

**Duração total prevista.** Para voos IFR, o tempo que se estima necessário a partir do momento da decolagem para chegar ao ponto designado, definido com relação a auxílios à navegação, a partir do qual se pretende iniciar o procedimento de aproximação por instrumentos, ou se não existem auxílios à navegação associados ao aeródromo de destino, para chegar à vertical do aeródromo de destino. Para voos VFR, o tempo que se estima necessário a partir do momento da decolagem para chegar ao aeródromo de destino.

**Elemento de competência.** Uma acção que constitui uma tarefa em que existe um acontecimento inicial e um acontecimento final, que definem claramente os seus limites, e um resultado observável.

**Erro.** Uma acção ou inacção de uma pessoa operacional que conduz a desvios das intenções ou expectativas organizacionais ou da pessoa operacional.

**Erro do sistema de altimetria (ASE).** A diferença entre a altitude indicada por um altímetro, pressupondo um correcto ajustamento barométrico do altímetro, e a altitude de pressão correspondente à pressão ambiente sem perturbações.

**Erro vertical total (TVE).** A diferença geométrica vertical entre a altitude de pressão real de voo de uma aeronave e a sua altitude de pressão de atribuída (nível de voo).

**Espaço aéreo com serviço de informação.** Um espaço aéreo de dimensões definidas, ou uma rota designada, dentro dos quais o serviço de informação de tráfego está disponível.

**Espaço aéreo controlado.** Um espaço aéreo de dimensões definidas dentro do qual o serviço de controlo de tráfego aéreo é prestado de acordo com a classificação do espaço aéreo.

**Nota:** Espaço aéreo controlado é um termo genérico que abrange as classes A, B, C, D, e E do espaço aéreo ATS conforme descrito no CV CAR 17

**Espaços aéreos dos serviços de tráfego aéreo.** Espaços aéreos de dimensões definidas, designados alfabeticamente, dentro dos quais podem operar tipos específicos de voos e para os quais são especificados serviços de tráfego aéreo e regras de operação.

**Especificação para a navegação.** Conjunto de requisitos relativos à aeronave e à tripulação de voo necessários para dar apoio às operações da navegação baseada na performance dentro de um espaço aéreo definido. Existem duas classes de especificações para a navegação:

- (i) Especificação RNAV. Especificação para a navegação baseada na navegação de área que não inclui o requisito de controlo e alerta da performance, designada por meio do prefixo RNAV; por exemplo, RNAV 5, RNAV 1.
- (ii) Especificação RNP. Especificação para a navegação baseada na navegação de área que inclui o requisito de controlo e alerta da performance, designada por meio do prefixo RNP; por exemplo, RNP 4, RNP APCH.

**Nota.** — O Manual sobre a navegação baseada na performance (Doc 9613), no seu Volume II, contém directrizes detalhadas sobre as especificações para a navegação.

**Estação aeronáutica.** Uma estação terrestre fazendo parte do serviço móvel aeronáutico. Em certos casos, uma estação aeronáutica pode estar localizada, por exemplo, a bordo de um barco ou de uma plataforma no mar.

**Estação de rádio de controlo ar-terra.** Uma estação de telecomunicações aeronáuticas que tem como responsabilidade principal

o tratamento das comunicações relativas à operação e controlo das aeronaves numa área determinada.

**Estado de Desenho.** O Estado que tenha jurisdição sobre a organização responsável pelo desenho de tipo.

**Estado de Fabrico.** O Estado que tenha jurisdição sobre a organização responsável pela montagem final da aeronave.

**Estado de Origem.** O Estado no qual as mercadorias perigosas foram embarcadas numa aeronave pela primeira vez.

**Estado de Registo.** O Estado no qual uma aeronave se encontra registada.

**Estado do Operador.** O Estado onde está localizado o estabelecimento principal do operador ou, se não existir tal lugar, o domicílio permanente do operador.

**Estados Contratantes.** Todos os Estados que sejam signatários da Organização da Aviação Civil Internacional (Convenção de Chicago).

**Examinador.** Qualquer pessoa autorizada pela Autoridade a conduzir um teste de proficiência de piloto, um teste prático para obtenção de uma licença ou qualificação de pessoal de aviação, ou um teste de conhecimentos sob estes regulamentos.

**Fase de aproximação e aterragem em helicópteros.** A parte do voo a partir dos 300 m (1 000 pés) acima da elevação da FATO, se o voo for planeado para exceder essa altura, ou a partir do início da descida, nos outros casos, até à aterragem ou até ao ponto de aterragem falhada.

**Fase em rota.** A parte do voo desde o fim da fase de decolagem e subida inicial até ao início da fase de aproximação e aterragem.

**Fases críticas do voo.** As partes das operações que envolvem a rolagem, decolagem e aterragem, e todas as operações de voo abaixo dos 10,000 pés, exceptuando o voo de cruzeiro.

**Formação aprovada.** Formação realizada com base em currícula especiais e supervisão aprovada pela Autoridade que, no caso de membros da tripulação de voo, é conduzida dentro de uma organização de formação aprovada.

**Gestão da ameaça.** O processo de detecção e resposta às ameaças com contra-medidas que reduzam ou eliminem as consequências das ameaças e diminuam a probabilidade de erros ou estados indesejáveis.

**Gestão de recursos de pessoal de voo.** Um programa desenvolvido para melhorar a segurança das operações de voo optimizando o uso seguro, eficiente e eficaz de recursos humanos, equipamento e informação através de uma melhoria na comunicação e coordenação da tripulação.

**Gestão de erros.** O processo de detecção e resposta a erros com contra-medidas que reduzam ou eliminem as suas consequências e diminuam a probabilidade de novos erros ou estados indesejáveis.

**Giroavião.** Uma aeronave mais pesada que o ar a motor sustentada em voo pelas reacções do ar sobre um ou mais rotores.

**Grupo motor.** Conjunto composto de um ou mais motores e elementos auxiliares, que juntos são necessários para produzir tracção, independentemente do funcionamento contínuo de qualquer outro grupo motor, ou grupos motores, mas que não inclui os dispositivos que produzem tracção durante períodos curtos.

**Helicóptero.** Uma aeronave mais pesada que o ar sustentada em voo principalmente pelas reacções do ar sobre um ou mais rotores a motor em eixos substancialmente verticais.

**Hélice.** Um dispositivo para propulsão de uma aeronave que possui pás sobre um eixo a motor e que, quando girado, produz pela sua acção sobre o ar, um impulso aproximadamente perpendicular ao seu plano de rotação. Inclui componentes de controlo normalmente fornecidos pelo seu fabricante, mas não inclui os rotores principais e auxiliares ou perfis aerodinâmicos rotativos das instalações de potência.

**Heliponto.** Um heliporto localizado numa estrutura ao largo, fixa ou flutuante.

**Heliporto.** Um aeródromo ou espaço definido numa estrutura destinada a ser utilizada, total ou parcialmente para a partida, chegada ou o movimento de superfície de helicópteros.

**Hora estimada de remoção do calço.** A hora estimada em que a aeronave irá iniciar o movimento associado à partida.

**Hora prevista de aproximação.** A hora em que o ATC prevê que uma aeronave que chega, depois de ter sofrido um atraso, vai abandonar o ponto de espera para completar a sua aproximação para uma aterragem.

**Nota:** A hora real de abandono do ponto de espera irá depender da autorização de aproximação.

**Hora prevista de chegada.** Para voos IFR, a hora a que se estima que a aeronave irá chegar sobre um ponto designado, definido com referência aos auxílios à navegação, a partir do qual se pretende que o procedimento de aproximação seja iniciado, ou se o aeródromo não está equipado com auxílios à navegação, a hora em que a aeronave irá chegar sobre aeródromo. Para voos VFR, a hora em que se estima que a aeronave irá chegar sobre o aeródromo.

**ICAO.** Esta é uma abreviatura para Organização da Aviação Civil Internacional.

**IFR.** O símbolo utilizado para designar as regras de voo por instrumentos.

**IMC.** O símbolo usado para designar as condições meteorológicas por instrumentos.

**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 à propriedade, incêndio, ruptura, derramamento, fuga de fluidos ou radiações ou outra evidência de que a integridade do volume não foi mantida. Qualquer ocorrência relativa ao transporte de mercadorias perigosas que prejudique de forma grave uma aeronave ou os seus ocupantes é considerada como constituindo um incidente com mercadorias perigosas.

**Incompatível.** Assim se descrevem as mercadorias perigosas que, se misturadas, são susceptíveis de provocar o desenvolvimento perigoso de calor ou de gás ou de produzir uma substância corrosiva.

**Informação de tráfego.** Informação emitida por uma unidade de serviços de tráfego aéreo para alertar um piloto sobre outro tráfego conhecido ou observado que possa estar perto da posição ou rota de voo previstas e para ajudar o piloto a evitar uma colisão

**Informação meteorológica.** Boletim, análise, previsão de meteorologia, e qualquer outro documento relativo a condições meteorológicas existentes ou previstas.

**Inspeção.** O exame de uma aeronave ou produto aeronáutico para estabelecer a conformidade com uma norma aprovado pela Autoridade.

**Inspeção pré-voo.** Inspeção realizada antes do voo para assegurar que a aeronave se encontra pronta para o voo pretendido.

**Instalação de potência.** Um motor que é utilizado ou destinado a ser utilizado para a propulsão de aeronaves. Inclui sobrealimentadores turbo, constituintes e acessórios necessários ao seu funcionamento, mas não inclui hélices.

**Instalações de navegação aérea.** Quaisquer instalações utilizadas, disponíveis para uso, ou concebidas para uso no auxílio à navegação aérea, incluindo aeródromos, áreas de aterragem, luzes, qualquer aparelho ou equipamento para difusão de informação meteorológica, para sinalização, para radiogoniometria, ou para comunicação de rádio ou outro tipo de comunicação eléctrica, e qualquer outra estrutura ou mecanismo com um fim similar para guia ou controlo dos voos no ar ou para aterragem e descolagem de aeronaves.

**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.

**Instrutor autorizado.** Uma pessoa que:

- (i) Possui um certificado de instrutor de terra válido emitido nos termos da Parte 2 ao conduzir instrução em terra;
- (ii) Possui um certificado de instrutor de voo actualizado emitido nos termos da Parte 2 ao conduzir instrução em terra ou treino em voo; ou
- (iii) Está autorizado pela Autoridade para dar instrução em terra ou instrução em voo nos termos da Parte 2 e Parte 3.

**Jurisdição especial relativa às aeronaves de Cabo Verde.** Tal inclui:

- (i) Aeronaves civis de Cabo Verde; e
- (ii) Qualquer outra aeronave dentro da jurisdição de Cabo Verde, enquanto a aeronave estiver em voo, ou seja, a partir do momento em que todas as portas externas são fechadas após o embarque até ao momento em que uma dessas portas abre para o desembarque ou, no caso de uma aterragem forçada, até as autoridades competentes assumirem a responsabilidade pela aeronave e pelas pessoas e bens a bordo.

**Lesão grave.** Lesão 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) Envolver lacerações que causem hemorragia grave, danos nos nervos, músculos ou tendões; ou
- (iv) Envolver uma lesão em qualquer órgão interno; ou
- (v) Envolver queimaduras de segundo ou terceiro grau, ou quaisquer queimaduras que afectem mais de 5% da superfície do corpo; ou
- (vi) Envolver uma exposição confirmada a substâncias infecciosas ou radiação nociva.

**Limite de Autorização.** O ponto em que é concedida a uma aeronave uma autorização de controlo de tráfego aéreo.

**Lista de equipamento mínimo (MEL).** Uma lista aprovada pela Autoridade que prevê a operação de aeronaves, sujeita a condições específicas, com equipamento determinado inoperativo, preparada pelo operador de conformidade com a Lista Mestra de Equipamento Mínimo estabelecida para o tipo de aeronave, ou de conformidade com critérios mais restritivos.

**Lista de verificação para aceitação.** Um documento usado para auxiliar a execução de uma inspeção ao aspecto externo dos embalados de mercadorias perigosas e seus documentos associados para determinar se todos os requisitos adequados foram cumpridos.

**Lista Mestra de Equipamento Mínimo (MMEL).** Uma lista estabelecida para um tipo de aeronave em particular pelo fabricante com a aprovação do Estado do Desenho contendo itens, podendo um ou mais dos quais estar inoperativo no início do voo. A MMEL pode estar associada a condições de operação, limitações ou procedimentos especiais. A MMEL fornece a base para o desenvolvimento, revisão e aprovação pela Autoridade da MEL de um operador individual.

**Locação com tripulação.** A locação de uma aeronave com a tripulação e outros tipos de apoio.

**Locação sem tripulação.** A locação de uma aeronave sem a tripulação.

**Manual de operação da aeronave.** Um manual, aceitável para o Estado do Operador, contendo os procedimentos normais, anormais e de emergência, listas de verificação, limitações, informações sobre a performance, detalhes dos sistemas da aeronave e todo o outro material relevante para a operação da aeronave.

**Manual de voo.** Manual relacionado com o certificado de navegabilidade, que contém limitações dentro das quais a aeronave deve ser considerada aeronavegável, assim como as instruções e informações necessárias aos membros da tripulação de voo para a operação segura da aeronave.

**Manutenção.** Execução dos trabalhos requeridos para assegurar a manutenção da aeronavegabilidade da aeronave, que inclui uma ou várias das seguintes tarefas: revisão geral, inspeção, substituição de peças, rectificação de defeitos e incorporação de uma modificação ou reparação

**Manutenção preventiva.** Operações simples ou de conservação mínima e a substituição de pequenas peças padrão não envolvendo operações de montagem complexa.

**Massa máxima.** Massa máxima certificada à descolagem.

**Material à prova de fogo.** Um material capaz de resistir ao calor tão bem como, ou melhor do que, o aço quando as dimensões em ambos os casos são adequadas para a finalidade específica.

**Médico avaliador.** Um médico qualificado e com experiência na prática da medicina aeronáutica, que avalia os relatórios médicos apresentados à Autoridade por examinadores médicos.

**Médico examinador.** Um médico com formação em medicina aeronáutica e com conhecimentos práticos e experiência no ambiente aeronáutico, que é designado pela Autoridade para realizar os exames médicos de aptidão psicofísica dos candidatos a licenças ou qualificações para as quais são determinados requisitos médicos.

**Membro da tripulação.** Uma pessoa designada por um operador para prestar serviço numa aeronave durante o período de serviço de voo.

**Membro da tripulação de cabina.** Um membro da tripulação que desempenha, no interesse da segurança dos passageiros, funções atribuídas pelo operador ou pelo piloto comandante da aeronave, mas que não deverá actuar como um membro da tripulação de voo.

**Membro da tripulação de voo.** Um membro da tripulação de voo titular da correspondente licença a quem se atribui obrigações essenciais para a operação de uma aeronave durante o período de serviço de voo.

**Mercadorias perigosas.** Os artigos ou substâncias que são capazes de representar riscos significativos para a saúde, segurança de bens ou para o ambiente e que são indicados na lista de mercadorias perigosas das Instruções Técnicas ou que são classificados de acordo com essas Instruções.

**Mês civil.** Um período de um mês a iniciar e a terminar em datas convencionalmente aceites como marcando o início e o fim de um dado mês (como 1 de Janeiro até 31 de Janeiro no calendário gregoriano).

**Mínimos de utilização de aeródromo.** As limitações de uso que tenha um aeródromo para a:

- (i) Descolagem, expressas em termos de alcance visual na pista e ou visibilidade e, se necessário, condições de nebulosidade;
- (ii) Aterragem em operações de aproximação de precisão e aterragem, expressas em termos de visibilidade e/ou alcance visual na pista e altura/altitude de decisão (DA/H) correspondentes à categoria da operação;
- (iii) Aterragem em operações de aproximação e aterragem com guia vertical, expressas em termos de visibilidade e/ou alcance visual na pista e altura/altitude de decisão (DA/H); e

- (iv) Aterragem em operações de aproximação de não precisão e aterragem, expressas em termos de visibilidade e/ou alcance visual na pista, altura/altitude mínima de descida (MDA/H) e, se necessário, condições de nebulosidade.

**Modificação.** A alteração de uma aeronave/produto aeronáutico em conformidade com um padrão aprovado

**Motor de aeronave.** Qualquer motor utilizado, ou destinado a ser utilizado, para propulsão de uma aeronave, incluindo todas as peças, constituintes e acessórios do mesmo que não sejam hélices.

**Navegação baseada na performance (PBN).** Requisitos para a navegação de área baseada na performance que se aplicam às aeronaves que realizam operações numa rota ATS, num procedimento de aproximação por instrumentos ou num espaço aéreo designado.

**Nota.** – Os requisitos de performance expressam-se nas especificações para a navegação (especificações RNAV e RNP) em função da precisão, integridade, continuidade, disponibilidade e funcionalidade necessárias para a operação proposta no contexto de um conceito para um espaço aéreo particular.

**Navegação de Área (RNAV).** Um método de navegação que permite a operação de aeronaves em qualquer trajectória de voo pretendida, dentro da cobertura de ajudas à navegação localizadas em terra ou no espaço, ou dentro dos limites da capacidade das ajudas autónomas, ou uma combinação de ambas.

**Nota.** – A navegação de área inclui a navegação baseada na performance assim como outras operações não incluídas na definição de navegação baseada na performance.

**Nível.** Um termo genérico referente à posição vertical de uma aeronave em voo que significa, indistintamente, altura, altitude ou nível de voo.

**Nível de cruzeiro.** Um nível mantido durante uma parte significativa de um voo.

**Nível desejado de segurança (TLS).** Um termo genérico que representa o nível de risco que é considerado aceitável em circunstâncias particulares.

**Nível de voo.** Superfície de pressão atmosférica constante relacionada com uma determinada de referência de pressão, 1 013.2 hectopascals (hPa), e separada de outras superfícies análogas por determinados intervalos de pressão.

**Nota 1.** – Um altímetro barométrico calibrado de acordo com a Atmosfera Padrão:

- a) quando ajustado a QNH, indicará a altitude;
- b) quando ajustado a QFE, indicará a altura sobre a referência a referência QFE;
- c) quando ajustado à pressão de 1 013.2 hPa, pode ser usado para indicar níveis de voo.

**Nota 2.** – As expressões “altura” e “altitude”, usadas na Nota 1 acima, indicam alturas e altitudes altimétricas e não alturas e altitudes geométricas.

**Noite.** As horas compreendidas entre o fim do crepúsculo civil vespertino e o início do crepúsculo civil matutino ou qualquer outro período entre o pôr-do-sol e o nascer do sol, conforme determinado pela autoridade adequada. O crepúsculo civil termina ao anoitecer quando o centro do disco solar se acha a 6 graus abaixo do horizonte e começa de manhã quando o centro do disco solar se acha a 6 graus abaixo do horizonte.

**Norma aprovada.** Uma norma de fabrico, desenho, manutenção ou qualidade aprovada pela Autoridade.

**Oficial de operações de voo.** Uma pessoa, com ou sem licença, designada pelo operador para assumir o controlo e a supervisão das operações de voo, devidamente qualificada de acordo com a Parte 2, que presta apoio, informa, ou dá assistência ao piloto comandante na realização segura do voo.

**Operação de aviação geral.** Uma operação de aeronave diferente de uma operação de transporte aéreo comercial ou de trabalho aéreo.

**Operação de transporte aéreo comercial.** Uma operação com uma aeronave envolvendo o transporte de passageiros, carga ou correio sob remuneração ou aluguer.

**Operações de aproximação e aterragem que utilizam procedimentos de aproximação por instrumentos.** As operações de aproximação e aterragem por instrumentos são classificadas do seguinte modo:

- (i) **Operações de aproximação e aterragem de não precisão.** Uma aproximação e aterragem por instrumentos que utiliza guia lateral, mas que não utiliza guia vertical.
- (ii) **Operações de aproximação e aterragem com guia vertical.** Uma aproximação e aterragem por instrumentos que utiliza guia lateral e vertical, mas não satisfaz os requisitos estabelecidos para as operações de aproximação e aterragem de precisão.
- (iii) **Operações de aproximação e aterragem de precisão.** Uma aproximação e aterragem por instrumentos que utiliza guia de precisão lateral e vertical com os mínimos determinados pela categoria da operação.
- (iv) **Operação de Categoria I (CAT I).** Uma aproximação e aterragem de precisão por instrumentos com uma altura de decisão não inferior a 60 m (200 pés), e ou com uma visibilidade não inferior a 800 m ou um alcance visual na pista não inferior a 550 m.
- (v) **Operação de Categoria II (CAT II).** Uma aproximação e aterragem de precisão por instrumentos com uma altura de decisão inferior a 60 m (200 pés) mas não inferior a 300 m (100 pés) e um alcance visual na pista não inferior a 350 m.
- (vi) **Operação de Categoria IIIA (CAT IIIA).** Uma aproximação e aterragem de precisão por instrumentos com:
  - (A) Uma altura de decisão inferior a 30 m (100 pés) ou sem uma altura de decisão; e
  - (B) Um alcance visual na pista não inferior a 200 m.
- (vii) **Operação de Categoria IIIB (CAT IIIB).** Uma aproximação e aterragem de precisão por instrumentos com:
  - (A) Uma altura de decisão inferior a 15 m (50 pés) ou sem uma altura de decisão; e
  - (B) Um alcance visual na pista inferior a 200 m, mas não inferior a 50 m.
- (viii) **Operação de Categoria IIIC (CAT IIIC).** Uma aproximação e aterragem de precisão por instrumentos sem altura de decisão nem limitações quanto ao alcance visual na pista.

**Operador.** Uma pessoa, organização ou empresa envolvida ou que se propõe envolver na operação de uma aeronave.

**Nota:** Qualquer pessoa que cause ou autorize a operação de uma aeronave, seja com ou sem o controlo (na qualidade de proprietário, locatário, ou outro) da aeronave, deve ser considerada como envolvida na operação de uma aeronave.

**Operador aéreo.** Qualquer organização que se envolve no transporte aéreo comercial doméstico ou no transporte aéreo comercial internacional, quer directamente quer indirectamente ou através de locação ou qualquer outro tipo de acordo.

**Operador aéreo estrangeiro.** Qualquer operador, não sendo um operador aéreo de Cabo Verde, que se envolva, directa ou indirectamente ou através de locação ou qualquer outro acordo, em operações de transporte aéreo comercial dentro das fronteiras ou espaço aéreo de Cabo Verde, numa base regular ou não regular;

**Organização de formação aprovada.** Uma organização aprovada pela Autoridade em conformidade com os requisitos da Parte 3 para a formação membros da tripulação de voo e a operar sob a supervisão da Autoridade.

**Organização de Manutenção Aprovada (AMO).** Uma organização que tenha sido aprovada pela Autoridade, em conformidade com os requisitos da Parte 6 - Organização de Manutenção Aprovada, para realizar a manutenção de aeronaves ou de partes das mesmas, e operar sob supervisão da Autoridade.

**Peças sobresselentes.** Quaisquer peças, constituintes e acessórios de aeronaves (para além de hélices e motores de aeronaves), de motores de aeronaves (para além de hélices), de hélices, e de dispositivos, mantidos para instalação ou utilização numa aeronave, motor de aeronave, hélice ou dispositivo, mas que no momento não estão instalados ou ligados a estes.

**Pendão.** Um meio publicitário apoiado numa estrutura temporária, fixada externamente à aeronave e rebocado na parte traseira da aeronave.

**Período de Serviço de Voo.** O tempo total a partir do momento em que um membro da tripulação de voo inicia o serviço, imediatamente depois de um período de descanso e antes de efectuar um voo ou série de voos, até ao momento em que o membro da tripulação de voo é libertado de todas as obrigações tendo completado tal voo ou série de voos.

**Pessoa.** Qualquer indivíduo, empresa, sociedade, corporação, companhia, associação, sociedade anónima ou corpo político, incluindo qualquer administrador, receptor, cessionário, ou outro representante semelhante destas entidades.

**Pessoal de certificação.** O pessoal que está autorizado pela Organização de Manutenção Aprovada de acordo com um procedimento aceitável para a Autoridade a certificar aeronaves ou componentes de aeronaves como aptos para o serviço.

**Pessoal que exerce funções delicadas para a segurança.** Pessoas que poderiam colocar em perigo a segurança da aviação se desempenhassem as suas obrigações e funções de modo indevido, incluindo, mas não limitado a, os membros da tripulação, pessoal de manutenção de aeronaves e controladores de tráfego aéreo.

**Pilotar.** Manipular os comandos de voo de uma aeronave durante o tempo de voo.

**Piloto comandante.** O piloto designado pelo operador, ou no caso da aviação geral, o proprietário, que está no comando e tem a responsabilidade pela condução segura de um voo.

**Piloto comandante sob supervisão.** O co-piloto que desempenha, sob a supervisão do piloto comandante, as responsabilidades e funções de um piloto comandante, conforme com um método de supervisão aceitável para a Autoridade.

**Piloto verificador (avião).** Uma pessoa que está qualificada, e tem permissão, para conduzir uma avaliação num avião, num simulador de voo ou num dispositivo de treino de voo para um tipo específico de avião, para o titular de um AOC em particular.

**Piloto verificador (simulador).** Uma pessoa que está qualificada para conduzir uma avaliação, mas apenas num simulador de voo ou num dispositivo de treino de voo para um tipo específico de aeronave, para o titular de um AOC em particular.

**Pirataria aérea.** Qualquer desvio efectivo ou tentativa de desvio, ou exercício de controlo, através de força ou violência, ou através de qualquer outra forma de intimidação, com a intenção de prejudicar, sobre uma aeronave dentro da jurisdição de Cabo Verde.

**Pista.** Uma área rectangular definida num aeródromo terrestre preparado para a aterragem e descolagem de aeronaves.

**Planador.** Uma aeronave mais pesada que o ar a motor, cuja sustentação no voo decorre principalmente de reacções aerodinâmicas sobre superfícies que permanecem fixas em determinadas condições de voo.

**Plano de voo.** Informação especificada fornecida às unidades de serviços de tráfego aéreo, relativa a um voo pretendido ou parte

de um voo de uma aeronave. O termo “plano de voo” é usado para significar, conforme o caso, informação completa sobre todos os itens compreendidos na descrição do plano de voo, cobrindo toda a rota de um voo, ou informação limitada necessária quando o objectivo é obter uma autorização para uma parte pouco significativa de um voo, tal como para atravessar uma via aérea, descolar ou aterrar num aeródromo controlado.

**Plano de voo actualizado.** O plano de voo, que contém modificações, se existentes, que resultam da incorporação de autorizações subsequentes.

**Plano de voo apresentado.** O plano de voo conforme apresentado junto de uma unidade de ATS pelo piloto ou por um representante designado, sem quaisquer alterações subsequentes.

**Plano de voo repetitivo (RPL).** Plano de voo relativo a cada um dos voos regulares que se realizam frequentemente com características básicas idênticas, apresentado por um operador para que os serviços ATS o conservem e utilizem repetidamente.

**(Plataforma.** Uma área definida, num aeródromo terrestre, destinada a acomodar aeronaves para fins de embarque ou desembarque de passageiros, correio ou carga, reabastecimento, estacionamento ou manutenção.

**Ponto de notificação.** Lugar geográfico especificado, com referência ao qual a posição da aeronave pode ser comunicada.

**Ponto de transição.** O ponto em que se espera que uma aeronave a navegar num segmento de rota ATS definido por referência a radiofaróis omnidireccionais VHF, transfira a sua referência de navegação primária da instalação atrás da aeronave para a instalação seguinte à frente da aeronave.

**Nota:** Os pontos de transição são estabelecidos para proporcionar o melhor equilíbrio em relação à força e qualidade do sinal entre as instalações a todos os níveis a serem utilizadas, e para assegurar uma fonte comum de guia em azimute a todas as aeronaves que operem ao longo da mesma parte de um segmento de rota.

**Posto de notificação dos serviços de tráfego aéreo.** Uma unidade estabelecida com o fim de receber relatórios relativos aos serviços de tráfego aéreo e planos de voo apresentados antes da partida.

**Nota:** Um posto de notificação dos serviços de tráfego aéreo pode ser estabelecido como uma unidade separada ou combinada com uma unidade já existente, tal como uma outra unidade de serviços de tráfego aéreo, ou uma unidade do serviço de informação aeronáutica.

**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

**Procedimento de aproximação por instrumentos.** Série de manobras predeterminadas realizadas com referência a instrumentos de voo com protecção específica contra obstáculos desde o ponto de referência de aproximação inicial, ou, quando aplicável, desde o início de uma rota de chegada definida, até um ponto a partir do qual uma aterragem possa ser efectuada e daí em diante, se uma aterragem não for efectuada, até uma posição na qual se apliquem os critérios de circuito de espera ou de margem de franqueamento de obstáculos em rota. Os procedimentos de aproximação por instrumentos são classificados como se segue:

- (i) **Procedimento de aproximação de não-precisão (NPA).** Procedimento de aproximação por instrumentos em que se utiliza guia lateral mas não guia vertical.
- (ii) **Procedimento de aproximação com guia vertical (APV).** Procedimento por instrumentos em que se utiliza guia lateral e vertical, mas que não satisfaz os requisitos estabelecidos para as operações de aproximação de precisão e aterragem.
- (iii) **Procedimento de aproximação de precisão (PA).** Procedimento de aproximação por instrumentos em que se utiliza guia lateral e vertical de precisão com os mínimos determinados pela categoria de operação.

**Nota.** – Guia lateral e vertical refere-se a guia proporcionada, seja por:

- a) uma ajuda terrestre para a navegação; ou
- b) dados de navegação gerados por computador.

**Produto aeronáutico.** Qualquer aeronave, motor de aeronave, hélice ou subconjunto, dispositivo, material, peça ou componente a ser instalado.

**Programa de manutenção.** Um documento que descreve as tarefas específicas de manutenção programadas e a frequência com que devem ser cumpridas e procedimentos relacionados, tal como o programa de fiabilidade, requeridos para a segurança das operações das aeronaves às quais o programa se aplica.

**Programa de manutenção contínua aprovado.** Um programa de manutenção aprovado pelo Estado de Registo.

**Programa de segurança operacional.** Um conjunto integrado de regulamentos e actividades tendo em vista a melhoria da segurança operacional.

**Publicação de Informação Aeronáutica (AIP).** Uma publicação emitida por um Estado, ou com a autorização deste, contendo informação aeronáutica de carácter duradouro indispensável para a navegação aérea.

**Qualificação.** Uma autorização inscrita numa licença ou certificado anexada a ela, e da qual faz parte, que indica as condições especiais, privilégios ou limitações referentes a essa licença ou certificado.

**Radiotelefonia.** Uma forma de radiocomunicação destinada principalmente à troca de informação oral.

**Região de informação de voo.** Um espaço aéreo de dimensões definidas dentro do qual o serviço de informação de voo e o serviço de alerta são fornecidos.

**Registador de voo.** Qualquer tipo de registador instalado na aeronave a fim de facilitar a investigação de acidentes ou incidentes.

**Reparação.** Restauração de um produto aeronáutico à sua condição de aeronavegabilidade para assegurar que a aeronave continua satisfazendo os aspectos de desenho que correspondem aos requisitos de aeronavegabilidade aplicados para expedir o certificado de tipo para o tipo de aeronave correspondente, quando esta tenha sofrido danos ou desgaste pelo uso.

**Rolagem.** Movimento de uma aeronave na superfície de um aeródromo, por si própria, excluindo a descolagem e aterragem.

**Rolagem aérea.** Movimento de um helicóptero/VTOL acima da superfície de um aeródromo, normalmente com efeito de solo e a uma velocidade relativa ao solo normalmente inferior a 37 km/h (20 kt).

**Rota ATS.** Uma rota específica projectada para canalizar o fluxo de tráfego aéreo, conforme necessário, para a prestação de serviços de tráfego aéreo.

**Nota:** O termo rota “ATS” é usado para significar, conforme o caso, via aérea, rota com informação de serviço de informação, rota controlada ou não controlada, rota de chegada ou de partida.

**Rota com serviço de informação.** Uma rota designada ao longo da qual o serviço de informação de tráfego está disponível.

**Rumo.** A direcção em que aponta o eixo longitudinal de uma aeronave, normalmente expressa em graus com relação ao Norte (geográfico, magnético, da bússola ou da quadrícula).

**Serviço de alerta.** Um serviço fornecido para notificar as organizações apropriadas em relação a aeronaves que tenham necessidade de auxílio de busca e salvamento, e prestar assistência a tais organizações conforme necessário.

**Serviço de controlo de área.** Serviço de controlo de tráfego aéreo para os voos controlados nas áreas de controlo.

**Serviço de controlo de aeródromo.** Serviço de controlo de tráfego aéreo para o tráfego de aeródromo.

**Serviço de controlo de aproximação.** Serviço de controlo de tráfego aéreo para a chegada e partida de voos controlados.

**Serviço de controlo de tráfego aéreo.** Um serviço prestado com o propósito de: a) evitar colisões: 1) entre aeronaves, e 2) na área de manobras entre as aeronaves e as obstruções, e b) expedir e manter um fluxo de tráfego aéreo ordenado.

**Serviço de informação de tráfego.** Um serviço fornecido dentro do espaço aéreo com serviço de informação de tráfego para assegurar a separação, tanto quanto possível, entre aeronaves que operam com planos de voo IFR.

**Serviço de informação de voo.** Um serviço cuja finalidade é de aconselhar e proporcionar informação úteis para a realização segura e eficaz dos voos.

**Serviço de tráfego aéreo.** Um termo genérico que significa, segundo o caso, serviço de informação de voo, serviço de alerta, serviço de informação de tráfego aéreo, serviço de controlo de tráfego aéreo (centro de controlo de área, unidade de controlo de aproximações ou serviço de controlo de aeródromo).

**Simulador de voo.** Ver dispositivo de treino para simulação de voo.

**Sistema Anti-colisão de bordo (ACAS).** Um sistema de aeronave com base nos sinais dos transponders do radar secundário de vigilância (SSR) que funciona independentemente do equipamento instalado em terra para proporcionar aviso ao piloto sobre possíveis conflitos entre aeronaves equipadas com transponders SSR.

**Sistema computadorizado.** Qualquer sistema electrónico ou automatizado capaz de receber, armazenar, e processar dados externos e de transmitir e apresentar esses dados de uma forma útil para a conclusão de uma função específica.

**Sistema de gestão da segurança.** Uma abordagem sistemática da gestão da segurança operacional, que inclui a estrutura orgânica, linhas de responsabilidade, políticas e procedimentos necessários.

**Sistema equivalente de manutenção.** Um titular de AOC pode realizar actividades de manutenção através de um acordo com uma OMA ou pode realizar a sua própria manutenção, manutenção preventiva, ou alterações, na medida em que o sistema de manutenção do titular do AOC seja aprovado pela Autoridade e seja equivalente ao de uma OMA, excepto que a aprovação para a recolocação em serviço de uma aeronave ou produto aeronáutico deverá ser feita por um técnico de manutenção de aeronaves possuidor da devida licença, emitida de acordo com a Parte 2, conforme apropriado.

**Subida em cruzeiro.** Técnica de cruzeiro de um avião que resulta num incremento líquido da altitude à medida que diminui a massa do avião.

**Substâncias psicoactivas.** Álcool, opióides, canabinóides, sedativos e hipnóticos, cocaína, outros psico-estimulantes, alucinogénios, e solventes voláteis, donde o café e o tabaco estão excluídos.

**Suporte didáctico.** Material de instrução desenvolvido para cada curso ou currículo, incluindo planos de aulas, descrições de eventos de voo, programas informáticos, programas audiovisuais, livros de exercícios e folhetos ou textos informativos (handouts).

**Tecto de nuvens.** A altura acima do solo ou da água a que se encontra a base da camada inferior de nuvens abaixo dos 6,000 metros (20,000 pés) cobrindo mais de metade do céu.

**Tempo de instrução em duplo comando.** Tempo de voo durante o qual uma pessoa está a receber instrução de voo por parte de um piloto devidamente autorizado a bordo da aeronave.

**Tempo de pilotagem.** O tempo durante o qual uma pessoa:

- (i) Presta serviço como piloto requerido;
- (ii) Recebe formação de um instrutor autorizado numa aeronave, simulador de voo aprovado ou dispositivo de treino de voo aprovado; ou
- (iii) Dá formação como um instrutor autorizado numa aeronave, simulador de voo aprovado ou dispositivo de treino de voo aprovado.

**Tempo de serviço.** O tempo total de serviço a partir do momento em que uma pessoa identificada nesta Parte inicia, imediatamente após um período de descanso, qualquer trabalho em nome do titular do AOC até essa pessoa estar livre de todas as restrições associadas a esse trabalho.

**Tempo de voo.** O período de tempo em que a aeronave se movimenta por si própria com o fim de iniciar um voo e que termina quando a aeronave fica em repouso depois de estacionada com o(s) motor(es) parados(s), se aplicável.

**Nota:** Tempo de voo tal como aqui definido é sinónimo do tempo “calço a calço” de uso geral, o qual é contado a partir do momento em que uma aeronave começa a mover-se com o propósito de descolar, até que se imobiliza completamente no final do voo.

- (i) **Tempo de voo – avião.** O tempo total a partir do momento em que um avião começa a movimentar-se com o fim de descolar, até ao momento em que fica finalmente em repouso no final do voo.
- (ii) **Tempo de voo – helicóptero.** O tempo total a partir do momento em que as pás do rotor de um helicóptero começam a girar até ao momento em que o helicóptero fica finalmente em repouso no final do voo, e as pás do rotor ficam paradas.
- (iii) **Tempo de voo – planador.** O tempo total despendido em voo, sendo rebocado ou não, a partir do momento em que o planador começa a movimentar-se com o fim de descolar até ao momento em que fica finalmente em repouso no final do voo.

**Tempo de voo a solo.** Tempo de voo durante o qual um aluno piloto é o único ocupante da aeronave.

**Tempo de voo de travessia (através do país).** O tempo que um piloto despende em voo numa aeronave que inclui uma aterragem num ponto diferente do ponto de partida e, para efeitos de cumprimento dos requisitos de tempo de voo de travessia (através do país) para obtenção de uma licença de piloto privado (excepto com qualificação de giroavião), licença de piloto comercial ou uma qualificação de voo por instrumentos, inclui uma aterragem num aeródromo que deve estar a uma distância em linha recta de mais de 50 milhas náuticas a partir do ponto original de partida.

**Teste de perícia.** Um teste de competência nas áreas de operações para obtenção de uma licença, certificado, qualificação ou autorização que é conduzido com o candidato a responder a questões e a demonstrar manobras de voo, num simulador de voo aprovado ou num dispositivo de treino de voo aprovado, ou numa combinação destes.

**Torre de controlo de aeródromo.** Uma unidade estabelecida para fornecer o serviço de controlo de tráfego aéreo ao tráfego de aeródromo.

**Trabalho aéreo.** Uma operação de aeronaves na qual uma aeronave é usada para serviços especializados tais como agricultura, construção, fotografia, levantamento topográfico, observação e patrulha, busca e salvamento, publicidade aérea, etc.

**Tráfego aéreo.** Todas as aeronaves em voo ou a circular em na área de manobras de um aeródromo.

**Tráfego de aeródromo.** Todo o tráfego na área de manobras de um aeródromo, e todas as aeronaves que voam nas proximidades do mesmo.

**(Trajectória.** A projecção sobre a superfície terrestre do percurso de uma aeronave, cuja direcção em qualquer ponto é geralmente expressa em graus a partir do Norte (geográfico, magnético ou da quadrícula).

**Transporte aéreo comercial internacional.** O transporte por aeronaves de pessoas e bens a troco de remuneração ou aluguer ou o transporte de correio entre dois ou mais países.

**Treino de voo.** Treino, que não seja treino em terra, recebido de um instrutor autorizado durante o voo numa aeronave.

**Unidade de competência.** Uma função discreta que consiste em vários elementos de competência.

**Unidade de controlo de aproximação.** Uma unidade estabelecida para fornecer o serviço de controlo de tráfego aéreo aos voos controlados com chegada a, ou partida de, um ou mais aeródromos.

**Unidade de controlo de tráfego aéreo.** Um termo genérico que significa segundo o caso, centro de controlo de área, unidade de controlo de aproximações ou torre de controlo do aeródromo.

**Unidade de serviços de tráfego aéreo.** Um termo genérico que significa segundo o caso, unidade de controlo de tráfego aéreo, centro de informação de voo ou posto de notificação dos serviços de tráfego aéreo.

**Unidade(s) de potência crítica(s).** A(s) unidade(s) de potência cuja falha produz o efeito mais adverso nas características da aeronave relativas ao caso em consideração.

**Uso problemático de substâncias.** O uso de uma ou mais substâncias psicoactivas por parte do pessoal de aviação de uma forma que:

- (i) Constitua um prejuízo directo para o utilizador ou ponha em perigo as vidas, saúde ou bem-estar de outros; e/ou
- (ii) Cause ou piore um problema ou distúrbio ocupacional, social, mental ou físico.

**Validar (uma licença).** A acção levada a cabo por um Estado Contratante, como uma alternativa à emissão da sua própria licença, ao aceitar uma licença emitida por qualquer outro Estado Contratante como equivalente da sua própria licença.

**Veneno utilitário.** Qualquer substância ou mistura de substâncias destinada a:

- (i) Prevenir, destruir, repelir ou mitigar quaisquer insectos, roedores, nematóides, fungos, plantas daninhas, e outras formas de vida animal ou vegetal ou vírus, excepto vírus em seres humanos ou outros animais vivos, que Cabo Verde possa declarar ser uma praga, e
- (ii) Ser usada como reguladora, desfoliante ou dissecante de plantas.

**VFR.** Símbolo utilizado para designar as regras de voo visual.

**Vigilância dependente automática — contrato (ADS-C).** Meio que permite ao sistema de terra e às aeronaves estabelecer, por via de conexão de dados, os termos de um contrato ADS-C, no qual se estabelecem as condições em que as notificações ADS-C devem ser iniciadas, assim como os dados que devem constar das mesmas.

**Nota.** — O termo abreviado “contrato ADS” utiliza-se comumente para referir-se a contrato ADS relacionado com um acontecimento, contrato de pedido ADS, contrato ADS periódico ou modo de emergência.

**Vigilância dependente automática — radiodifusão (ADS-B).** Meio pelo qual as aeronaves, os veículos de aeródromo e outros objectos podem transmitir e/ou receber, de forma automática, dados como identificação, posição e dados adicionais, conforme aplicável, no modo de radiodifusão por via de conexão de dados.

**Visibilidade.** Em termos aeronáuticos, a visibilidade é o maior de entre os seguintes valores:

- (i) A distância máxima a que um objecto negro de dimensões adequadas, situado próximo do solo, pode ser visto e reconhecido contra um fundo brilhante;
- (ii) A distância máxima a que luzes de aproximadamente 1,000 candelas podem ser vistas e identificadas contra um fundo não iluminado.

**Nota 1.** — Estas duas distancias têm valores distintos numa massa de ar de determinado coeficiente de extinção e a distancia de b) varia com a iluminação de fundo. A distancia de a) está representada pelo alcance óptico meteorológico (MOR).

**Nota 2.** — A definição aplica-se às observações de visibilidade nos boletins locais de rotina e especiais, às observações da visibilidade predominante e mínima notificadas nos boletins METAR e SPECI e às observações da visibilidade em terra.

**(Visibilidade em terra.** A visibilidade num aeródromo, comunicada por um observador credenciado ou por sistemas automáticos.

**Visibilidade em voo.** A visibilidade para a frente desde a cabina de pilotagem de uma aeronave em voo.

**VMC.** Símbolo utilizado para designar as condições meteorológicas de voo visual.

**Voo.** O período desde a descolagem até à aterragem.

**Voo acrobático.** Manobras intencionalmente executadas por uma aeronave envolvendo uma mudança brusca de atitude, ou uma atitude ou uma variação de velocidade anormais.

**Voo controlado.** Qualquer voo que esteja sujeito a uma autorização de controlo de tráfego aéreo.

**Voo de travessia (através do país).** Um voo entre um ponto de partida e um ponto de chegada seguindo uma rota planeada usando procedimentos de navegação convencionais.

**Voo especial VFR.** Um voo VFR autorizado pelo controlo de tráfego aéreo para operar dentro de uma zona de controlo em condições meteorológicas abaixo das VMC.

**Voo IFR.** Um voo conduzido de acordo com as regras de voo por instrumentos.

**Voo VFR.** Um voo conduzido de acordo com as regras de voo visual.

**(Zona de controlo.** Um espaço aéreo controlado que se estende para cima desde a superfície terrestre até um limite superior especificado.

**Zona de tráfego do aeródromo.** Um espaço aéreo de dimensões definidas estabelecido ao redor de um aeródromo para protecção do tráfego do aeródromo.

**Zona proibida.** Um espaço aéreo de dimensões definidas, sobre o território terra ou águas territoriais de um Estado, dentro do qual o voo de aeronaves é proibido.

**Zona restrita.** Espaço aéreo de dimensões definidas, sobre o território ou as águas jurisdicionais de um Estado, dentro do qual o voo das aeronaves é restringido de acordo com determinadas condições especificadas.

\*\*\*\*\*

## NI – NORMAS DE IMPLEMENTAÇÃO

### CVCAR Parte 1 – Políticas e procedimentos gerais e regras de construção das definições

#### IS 1.B.140 Lista de substâncias psicoactivas

(b) As seguintes substâncias são consideradas como substâncias psicoactivas:

- (1) Álcool.
- (2) Opióides.
- (3) Canabinóides.
- (4) Sedativos e hipnóticos.
- (5) Cocaína e outros estimulantes (excepto cafeína).
- (6) Alucinogénios.
- (7) Solventes voláteis.

**Nota:** Ver Doc 9654 da ICAO, Manual on Prevention of Problematic Use of Substances in the Aviation Workplace.

Conselho de Administração da Agência da Aviação Civil, na Praia, aos 15 de Julho de 2009. – O Presidente, *Carlos Brazão Monteiro*.

# 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 DESTE NÚMERO — 240\$00