

- (1) É normalmente prestado um serviço de vigilância ATS apoiado por sistemas de vigilância ATC que localizam a aeronave a intervalos de tempo com uma duração adequada; e
- (2) O operador tenha fornecido aos prestadores de serviços de navegação aérea competentes as informações de contacto necessárias.

Nota: Ver Anexo 11, capítulo 2 para coordenar entre o operador e provedores de serviços de controlo aéreo relativo a mensagens de notificação de posição.

- (c) Não obstante o disposto no parágrafo (b), a Autoridade pode, com base nos resultados de um processo de análise de risco, aprovado pela autoridade e implementado pelo operador, permitir variações nos intervalos automatizados de relatórios.
- (d) O processo, referido no parágrafo (c), deve demonstrar como os riscos para a operação resultante de tais variações podem ser geridos e devem incluir pelo menos o seguinte:
 - (1) Capacidade dos sistemas e processos de controlo operacional do operador, incluindo aqueles para contacto com unidades ATS;
 - (2) Capacidade geral do avião e dos seus sistemas;
 - (3) Meios disponíveis para determinar a posição, e a comunicação com o avião;
 - (4) Frequência e duração das lacunas nos relatórios automatizados;
 - (5) Fatores humanos decorrentes de mudanças nos procedimentos da tripulação de voo; e
 - (6) Medidas específicas de mitigação e procedimentos de contingência.

Nota: As orientações sobre desenvolvimento, implementação e aprovação do processo de avaliação de risco que permite variações à necessidade de relatórios automáticos e o intervalo requerido, incluindo exemplos de variação, estão contidos nas Diretrizes de Implementação de Seguimento de Aeronaves (Cir 347).

7.J.185 Localização de uma aeronave em perigo

- (a) Os aviões enumerados abaixo devem estar equipados com meios automáticos e eficazes que lhes permitam determinar com precisão, após um acidente em que tenham ficado gravemente danificados, a localização do ponto de fim do voo:
 - (1) Todos os aviões com uma massa máxima à descolagem certificada superior a 27 000 kg, com uma capacidade de assentos de passageiros superior a 19 lugares de passageiros e cujo primeiro Certificado de aeronavegabilidade individual tenha sido emitido em ou após 1 de janeiro de 2021; e
 - (2) Todos os aviões com uma massa máxima à descolagem certificada superior a 45 500 kg e cujo primeiro certificado de aeronavegabilidade individual tenha sido emitido em ou após 1 de janeiro de 2021.
- (b) O operador deve estabelecer procedimentos, aprovado pela autoridade, para a retenção de dados de seguimento de aeronaves auxiliar a SAR na determinação da última posição conhecida da aeronave.»

Revogação

É revogado o parágrafo (60) da subsecção 7.A.110 do CV-CAR 7:

«(60) «Tipo de Desempenho de Comunicação Requerida (Tipo de RCP)», um indicador (tais como RCP 240) que representa os valores atribuídos aos parâmetros RCP para o tempo de transacção, a continuidade, a disponibilidade e a integridade das comunicações;»

Entrada em vigor

A presente emenda entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação

Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, na Praia, aos 20 de abril de 2018. – O Presidente, *João dos Reis Monteiro*.

Regulamento de Aviação Civil

Emenda ao CV-CAR 8

Operações

de 24 de abril de 2018

O artigo 37º da Convenção de Chicago obriga os Estados-membro a adotar as normas e práticas recomendadas do Anexo 2 e Anexo 6, definindo requisitos técnicos e os procedimentos a serem observados pelo pessoal e os operadores aéreos, nas operações da aviação civil.

Assim, com a adoção das emendas 45 ao Anexo 2, 39, 40 ao Anexo 6 da OACI pelo Conselho da ICAO, torna-se necessário proceder à revisão do CV-CAR 8 para incorporar no ordenamento jurídico interno as normas mínimas que conformam com as exigências da OACI, garantindo igualmente a integração das emendas e a sua efetiva implementação.

Por último, impõe-se ressaltar que a presente emenda ao CV-CAR 8 foi submetido à consulta pública, garantindo o direito à informação e o direito à participação da comunidade aeronáutica e do público em geral.

Nestes termos,

Ao abrigo do disposto na alínea a) do artigo 13º dos Estatutos da Agência de Aviação Civil, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/2014, de 22 de Dezembro e do n.º 2 do artigo 173º do Código Aeronáutico aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2001, de 20 de Agosto, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 4/2009, de 7 de Setembro, o Conselho de Administração da AAC aprovou a revisão do CV-CAR 8 – Operações, com as seguintes alterações e aditamentos:

Alteração

Os parágrafos (iii) (2) (a) da subsecção 8.F.230, as subsecções 8.H.150 e 8.H.660, todos do CV-CAR 8 passam a ter a seguinte redação:

«8.F.230 [...]

(a)

(2)

(iii) Tecto das nuvens de pelo menos 1,000 ft acima da elevação do aeródromo;

8.H.150 [...]

Ninguém pode operar uma aeronave no espaço aéreo MNPS, PBN ou RVSM, excepto de acordo com as condições das restrições e procedimentos requeridos para tal espaço aéreo.

8.H.660 [...]

Nenhum piloto pode continuar uma aproximação abaixo de 300m (1,000 ft) acima da elevação do aeródromo ou informações sobre o segmento final de aproximação a não ser que:

(1);

(2).»

Aditamento

São aditados os parágrafos (7), (21), (52), (58), (65), (66), (116), (123), (135), (137), (138), (139), (147), (153), (161) da subsecção 8.A.115, a subsecção 8.E.235, os parágrafos (d) e (e) da subsecção 8.F.235, a subsecção 8.F.295, os parágrafos (e) e (f) da subsecção 8.H.135, as notas 3 e 4 da 8.H.660 e o parágrafo (f) da subsecção 8.K.105 todos do CV-CAR 8 com a seguinte redação:

«8.A.115 [...]

(7) «Aeródromo isolado», aeródromo de destino para o qual não existe um aeródromo de destino alternativo disponível para um determinado tipo de aeronave;

(21) «Aproximação final em descida contínua (CDFS)», uma técnica, coerente com os procedimentos de aproximação estabilizada, que consiste em efetuar o segmento de aproximação final de um processo de aproximação de não precisão por instrumentos em descida contínua, sem estabilização, desde uma altitude/altura igual ou superior à altitude/altura do ponto de aproximação



final até um ponto aproximadamente 15 m (50 pés) acima da soleira da pista de aterragem ou ao ponto em que se deve dar início à manobra de arredondamento para o tipo de aeronave utilizada;

(52) «Detectar e evitar», a capacidade de ver, sentir ou detectar tráfego conflitante ou outro perigo e tomar as medidas adequadas;

(58) «Distância disponível para aterragem (LDA)», o comprimento da pista declarado disponível e adequado para a corrida no solo de um avião quando da aterragem;

(65) «Estação de piloto remoto», o componente do sistema de aeronave remotamente pilotada contendo o equipamento usado para o piloto pilotar a aeronave remotamente;

(66) «Estado do aeródromo», o Estado em cujo território o aeródromo esta localizado;

(116) «Operação de aproximação por instrumentos», uma aproximação e aterragem que utiliza instrumentos para guiamento da navegação com base num procedimento de aproximação por instrumentos. Existem dois métodos para realizar operações de aproximação por instrumentos:

(i) Uma operação de aproximação por instrumentos bidimensional (2D), que utiliza apenas o guiamento de navegação lateral; e

(ii) Uma operação de aproximação por instrumentos tridimensional (3D), que utiliza o guiamento de navegação lateral e vertical;

(123) «Operação com visibilidade directa visual (VLOS)», operação no qual o piloto remoto ou o observador RPA mantém contacto directo o motor cuja falha teria o pior efeito no desempenho ou as qualidades de manobra de uma aeronave;

(135) «Piloto remoto», pessoa encarregue pelo operador com tarefas essenciais para a operação da RPA e que manipula o motor cuja falha teria o pior efeito no desempenho ou as qualidades de manobra de uma aeronave;

(137) «Pista contaminada», uma pista esta contaminada quando uma parte significativa da área da superfície da pista, independente de ser uma área isolada ou não, dentro do comprimento e da largura utilizados está coberta por um ou mais das substancias listadas nos descritores de condição da superfície da pista;

Nota: Informação adicional sobre substancias listadas nos descritores de condição da superfície da pista pode ser encontrada no Anexo 14, Volume I, definições.

(138) «Pista húmida», uma pista em que a superfície não se encontra seca, mas em que a humidade não lhe confere aspeto brilhante;

(139) «Pista seca», uma pista é considerada seca se a superfície estiver livre de qualquer humidade visível e não estiver contaminada dentro da área a ser utilizada;

Nota: A pista é considerada seca se sua superfície estiver livre de humidade visível e não contaminada e não contaminada dentro da área destinada a ser usada.

(147) «Procedimento de aproximação por instrumentos (IAP)», série de manobras predeterminadas realizadas com referência a instrumentos de voo com proteção específica contra obstáculos desde o ponto de referencia 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 efetuada e daí em diante, se uma aterragem não for efetuada, 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). Um procedimento de aproximação por instrumentos concebido para operações de aproximação por instrumentos 2D de tipo A;

(ii) Procedimento de aproximação com guiamento vertical (APV). Um procedimento de aproximação por instrumentos de navegação baseada no desempenho (PBN) concebido para operações de aproximação por instrumentos 3D de tipo A;

(iii) Procedimento de aproximação de precisão (PA). Um procedimento de aproximação por instrumentos baseado em sistemas de navegação (ILS, MLS, GLS e SBAS Cat I) concebido para operações de aproximação por instrumentos 3D de tipo A ou B;

(153) «Ponto de não retorno», o último ponto geográfico possível em que um avião pode prosseguir para o aeródromo de destino, assim como para um aeródromo alternativo em rota disponível para um determinado voo;

(161) «Segmento de aproximação final (FAS)», segmento de um procedimento de aproximação por instrumentos no qual o alinhamento e descida para aterragem são feitos;

8.E.235 Notificação de condição de pista

O PIC deve elaborar/submeter um AIREP (relatórios de aeronaves) relativo a ação de travagem de pista quando a ação de travagem de pista encontrada não é tão boa quanto a relatada.

Nota: Os procedimentos para a elaboração de relatórios aéreos especiais relativos à ação de travagem de pista estão contidos nos Procedimentos para Serviços de Navegação Aérea - Gestão de Tráfego Aéreo (PANS-ATM, Doc. 4444), Capítulo 4 e Apêndice 1, Instruções para relatórios aéreos por voz comunicação.

8.F.235 [...]

(d) Para assegurar que uma margem de segurança adequada seja respeitada na determinação se uma aproximação e aterragem podem ser realizadas com segurança em cada aeródromo alternativo, o operador deve especificar valores incrementais apropriados para a altura do tecto da nuvem e visibilidade, aceitável para a Estado do Operador, a ser adicionado aos mínimos de operação do aeródromo estabelecidos pelo operador.

(e) O Estado do Operador deve aprovar a margem de tempo estabelecida pelo operador para o tempo estimado de utilização de um aeródromo.

8.F.295 Capacidade de tempo do sistema de supressão de incendio do compartimento de carga

A partir de 1 de janeiro de 2021, todos os voos devem ser planeados de modo que o tempo de desvio para um aeródromo onde possa ser feita uma aterragem segura não exceda a capacidade de tempo de supressão de incêndio do compartimento de carga do avião, quando este for identificado na documentação relevante do avião, reduzido por uma margem de segurança operacional especificada pela Autoridade.

Nota 1: A capacidade do tempo de supressão de incêndio do compartimento de carga serão identificadas na documentação relevante do avião quando forem consideradas para a operação.

Nota 2: Quinze minutos é uma margem de segurança operacional habitualmente utilizada para este fim.

Nota 3: O Anexo 6, Capítulo 4, 4.7 e apêndice B da OACI contém considerações sobre a capacidade de tempo dos sistemas de supressão de incêndio do compartimento de carga para aviões envolvidos em EDTO.

8.H.135 [...]

(e) Os mínimos de operação para as operações de aproximação por instrumentos 2D utilizando procedimentos de aproximação por instrumentos devem ser determinados estabelecendo uma MDA ou MDH, visibilidade mínima e, se necessário, condições de nuvem.

(f) Os mínimos de operação para operações de aproximação por instrumento 3D utilizando procedimentos de aproximação por instrumentos devem ser determinados estabelecendo uma DA ou DH e a visibilidade mínima ou RVR.



8.H.660 [...]

- (a) [...].
- (b) [...].

Nota 3: Os critérios para o segmento final de aproximação estão contidos no Doc. 8168 da OACI, PANS-OPS, Volume H.

Nota 4: Controlar RVR significa que os valores notificados de um ou mais locais de relatório RVR (touchdown, ponto médio e stop-end) usados para determinar se os mínimos operacionais são ou não são atendidos. Onde RVR é usado, o RVR controlador é o RVR de aterragem, exceto quando especificado de acordo com os critérios do Estado.

8.K.105 [...]

- (f) Um operador que implementa um FRMS deve integrar o FRMS com o SGSO.»

Entrada em vigor

A presente emenda entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação

Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, na Praia, aos 20 de abril de 2018. – O Presidente, *João dos Reis Monteiro*.

**Diretiva nº 01/AER/18
de 24 de abril de 2018**

No âmbito das disposições do CV-CAR 6, compete a autoridade aeronáutica determinar os requisitos do pessoal de gestão e de outro pessoal cuja aprovação ou aceitação é requerida.

O CV-CAR 6 estabelece que qualquer candidato ou titular de um certificado de organização de manutenção aprovada deve dispor de pessoal de gestão suficiente para conduzir suas atividades de manutenção de forma segura, devendo estes ter níveis de qualificação, conhecimento e experiência adequados às exigências regulamentares nacionais.

Desta forma, com vista a cumprir às determinações normativas nacionais, se desenvolve a presente Diretiva com o intuito de estabelecer objetivamente os critérios mínimos de qualificação e responsabilidades do pessoal que exerce funções de gestão e de outro pessoal cuja aprovação é exigida.

A presente Diretiva foi submetida à consulta pública, nos termos da legislação vigente.

Nestes termos,

Ao abrigo do disposto na alínea a) do artigo 13º dos Estatutos da Agência de Aviação Civil, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/2014, de 22 de dezembro e do nº 2 do artigo 173º do Código Aeronáutico aprovado pelo Decreto-Legislativo nº 1/2001, de 20 de agosto, alterado pelo Decreto-Legislativo nº 4/2009, de 7 de setembro, manda a Agência de Aviação Civil publicar o seguinte:

1. OBJETO

A presente Diretiva estabelece os requisitos de qualificação, conhecimentos, experiência e responsabilidades do pessoal de gestão e de outro pessoal cuja aprovação ou aceitação é exigida pelo disposto nos normativos do CV-CAR 6.

2. ÂMBITO DE APLICAÇÃO

Esta Diretiva aplica-se aos titulares de um certificado de Organização de Manutenção Aprovada (OMA) de Cabo Verde ou a um candidato a uma OMA nos termos do CV-CAR 6.

3. DISPOSIÇÕES GERAIS

3.1. Número de pessoal

- 3.1.1. A OMA deve dispor de pessoal de gestão suficiente para conduzir as atividades de manutenção de forma segura.

- 3.1.2. A OMA deve nomear uma pessoa ou um grupo de pessoas responsáveis, sujeitas a aprovação da autoridade aeronáutica, cujas responsabilidades incluam assegurar que a OMA cumpra com os CV-CAR.
- 3.1.3. As funções da OMA devem ser subdivididas sob responsáveis individuais ou combinadas em qualquer número de formas, dependendo da dimensão da OMA.
- 3.1.4. O pessoal de gestão exigido deve ser contratado para trabalhar as horas suficientes de modo a serem cumpridas as funções de gestão.
- 3.1.5. Uma pessoa em serviço numa posição de gestão exigida para o titular de uma OMA não pode estar ao serviço de qualquer outro titular de uma OMA numa posição similar, a não ser que uma autorização seja emitida pela autoridade aeronáutica.

3.2. Acumulação de posições

Dependendo das necessidades da OMA, as funções de gestão podem ser acumuladas com outras posições, desde que as mesmas sejam compatíveis e o indivíduo que atua na posição unificada atenda as qualificações de ambas as funções.

3.3. Qualificações do pessoal

- 3.3.1. As qualificações de gestão baseiam-se nos deveres, responsabilidades e autoridade da função, conforme indicado no manual da OMA.
- 3.3.2. Para a contratação do pessoal, deve ser considerado o conhecimento, as habilidades, os certificados e a experiência necessária para desempenhar as funções do cargo.

3.4. Procedimentos

- 3.4.1. A OMA deve declarar nas disposições gerais do MPM, as funções, responsabilidades e atribuições do pessoal exigido nesta Diretiva.
- 3.4.2. A OMA deve listar os nomes e endereços profissionais do pessoal de gestão, no manual de políticas e procedimentos (MPM).
- 3.4.3. A OMA deve notificar à autoridade aeronáutica, nos termos da subsecção 6.B.215, do CV-CAR 6, qualquer alteração na sua organização, incluindo a alteração do pessoal de gestão descrito no MPM ou qualquer abertura de vaga em qualquer das posições que exige aprovação.
- 3.4.4. Os procedimentos do MPM devem estabelecer claramente quem substitui o pessoal nomeado para as funções que exigem aprovação ou aceitação, em situações em que ocorram ausência prolongada daquelas, devendo a OMA assegurar que os substitutos tenham um nível equivalente de qualificações e experiência do pessoal nomeado.

4. REQUISITOS MÍNIMOS PARA O PESSOAL SUJEITO A APROVAÇÃO OU ACEITAÇÃO

4.1. Administrador Responsável

4.1.1. Requisito de qualificação, conhecimentos e experiência

O Administrador Responsável deve possuir o grau necessário de qualificações, conhecimentos e experiência, entre outros, que inclui:

- a) Habilitações literárias não inferiores ao grau de licenciatura ou ser detentor de um certificado de idoneidade aeronáutica, aceitável para a autoridade aeronáutica;
- b) Experiência prática e conhecimentos especializados na aplicação de normas de segurança aeronáutica e práticas de operação seguras;
- c) Estar familiarizado com os sistemas de gestão preferencialmente na área de aviação;
- d) Possuir experiência de gestão apropriada, de preferência em uma organização equivalente;

