

DETERMINAÇÃO DE ISENÇÃO
ÀS SUBSECÇÕES 9.B.325 e 9.B.330 DO
CV-CAR 9

CERTIFICAÇÃO E ADMINISTRAÇÃO
DO OPERADOR AÉREO EM CABO
VERDE

<p>Determinação de Isenção Nº 01/OPS/2020</p>	<p>Aprovação</p>  <hr/> <p>Vasco Vieira Administrador Executivo</p>	<p>19/02/2020 Página 1 de 6</p>
---	---	-------------------------------------

Determinação de Isenção às subsecções 9.B.325 e 9.B.330 do CV-CAR 9

A. ENQUADRAMENTO

O CV-CAR 9 referente a Certificação e Administração do Operador Aéreo em Cabo Verde, estabelece nas subsecções 9.B.325 e 9.B.330, as normas relativas a demonstração de evacuação de emergência e aos voos de demonstração.

A TACV, através das notas n.º 003/CE/20 de 27 de janeiro, submeteu à AAC um pedido de isenção às subsecções 9.B.325 e 9.B.330 do CV-CAR 9.

A TACV, dando cumprimento ao requisito segurança operacional, invoca que, estando em causa uma aeronave certificada (pelo fabricante, aeronavegabilidade, etc.) e não uma aeronave materialmente alterada (NI: 9.B.330), pelo que a demonstração material do avião não estará posta em causa. Por outro lado, quanto aos voos de demonstração e execução de um plano de emergência, o requerente alega que as suas tripulações (Técnicas e de Cabine) são capacitadas com formação aprovada, isto é, formação realizada com base em curricula especiais e supervisão aprovada pela Autoridade. Ainda, o requerente alega, reforçando o argumento “segurança” o fato de a TACV, no passado recente, já ter tido este tipo de aeronave registadas no seu AOC, traz-lhe a experiência e conhecimentos adicionais, sendo que relembra que os privilégios destas licenças têm a duração de cinco anos, nos termos da subsecção 2.1.C.605 do CV-CAR 2.1.

Em relação ao interesse público, argumenta que elevado custo financeiro e humano que a não isenção do requisito implica, poderá forçar o operador a desistir do registo da aeronave em causa.

A TACV requer uma isenção com carácter de urgência por não estar em condições de os prazos definidos no parágrafo (a) da subsecção 1.E.305.

B. ANÁLISE DO PEDIDO

B.1 Requisitos gerais

- a) O pedido apresentado não incluiu os requisitos gerais prescritos no parágrafo (b) da subsecção 1.E.305 do CV-CAR 1. Ou seja, o pedido não contém os dados como, o nome, endereço, número de telefone, representante legal.

- b) O pedido apresentado não respeitou o prazo de 60 dias, tal como exigido no parágrafo (a) da subsecção 1.E.305. No entanto, o requerente invoca a urgência, tendo alegado que pressupôs, erradamente, ter reunido as condições necessárias para ser excepcionado das demonstrações em causa,



em virtude do seu histórico de operação com aeronave em causa, da sua caracterização como entidade supervisionada pela AAC, histórico de segurança, certificação IOSA (IATA Operation Safety Audit).

- c) O requerente não invocou as circunstâncias extraordinárias, sendo este um requisito fundamental para a concessão da isenção (parágrafo (c) da secção 1.E.200).

B.2 Conteúdo do Pedido

- a) O conteúdo do pedido contém uma descrição dos meios alternativos, tal como exige o parágrafo (5) (a) da subsecção 1.E.310.
- b) Em relação ao interesse público, o pedido contém uma explicação sobre o interesse público, tal como exige o parágrafo (4) (a) da subsecção 1.E.310.
- c) Por último, entendemos que o requisito específico, o tipo de operação e a duração da isenção, prescritos nos parágrafos (1), (2) e (3) (a) da subsecção 1.E.310, respetivamente, foram indicados no pedido. Por outro lado, os parágrafos (6) e (7) (a) da subsecção 1.E.310 não se aplicam ao caso em apreço, pelo que não se exige qualquer informação sobre acidentes ou incidentes relevantes de que o requerente esteja ciente ou explanação se irá contrariar as normas ou práticas recomendadas da OACI, uma vez que o requerente não pretende operar com a aeronave em causa fora do espaço aéreo de Cabo Verde.

C. Avaliação do pedido

Analisando o pedido de isenção em causa, entendemos que o mesmo deve ser recusado pelas seguintes razões:

- a) Os requisitos gerais prescritos no parágrafo (b) da subsecção 1.E.305 do CV-CAR 1 não foram respeitados pelo requerente, visto que, o pedido não contém os dados como, o nome, endereço, número de telefone, representante legal.
- b) Embora o requerente tenha alegado a urgência, não estando obrigado a cumprir o prazo de 60 dias exigido no parágrafo (a) da subsecção 1.E.305, entendemos que os factos e motivos que explicam porque é que o pedido não foi apresentado atempadamente não configuram razões pelas quais se trata de uma emergência. Entende-se que o que a norma quer salvaguardar são



situações imprevistas cuja a sua ocorrência condiciona o requerente de solicitar a isenção no prazo estabelecido. Assim, o requerente invoca situações errôneas, as quais assumiu como corretas, e não situações inesperadas, aleatórias ao controle ou gestão do próprio.

- c) Nesta sequência, o pedido em análise não se fundamenta em circunstâncias extraordinárias, tal como exigido pelo parágrafo (c) da seção 1.E.200. Ou seja, o requerente não expõe os casos de força maior que determinaram ou motivaram o pedido de isenção.
- d) O conteúdo do pedido contém uma descrição dos meios alternativos, tal como exige o parágrafo (5) (a) da subseção 1.E.310. Contudo, entendemos que o não cumprimento das normas (subseções 9.B.325 e 9.B.330) tem um impacto sobre a segurança do sistema de transporte aéreo, sendo certo que os meios alternativos apresentados não asseguram o nível de segurança equivalente ao estabelecido nas normas.

A este propósito o requerente alega que, estando em causa uma aeronave certificada e não uma aeronave materialmente alterada, a demonstração material do avião não estará posta em causa. Por outro lado, quanto aos voos de demonstração e execução de um plano de emergência, o requerente alega que as suas tripulações são capacitadas com formação aprovada (formação realizada com base em currículos especiais e supervisão aprovada pela Autoridade). Ainda, o requerente alega que o fato de a TACV já ter tido este tipo de aeronave registradas no seu AOC, traz-lhe a experiência e conhecimentos adicionais, sendo que relembra que os privilégios destas licenças têm a duração de cinco anos, nos termos da subseção 2.1.C.605 do CV-CAR 2.1.

Ora, avaliando os fundamentos (ou seja, os alegados meios alternativos) acima, cabe-nos discorrer sobre as normas às quais o requerente solicita isenção.

Assim, em relação à demonstração de evacuação de emergência, o parágrafo (a) da subseção 9.B.325 prescreve que, a utilização de um tipo e modelo de aeronave nas operações de transporte aéreo comercial de passageiros requer, previamente, a realização de uma demonstração de evacuação de emergência real à capacidade total, para a configuração, em 90 segundos ou menos.

Atendendo ao caso em apreço revela-se desnecessária uma demonstração à capacidade total, requerendo-se nos termos do parágrafo (c) da subseção 9.B.325, a demonstração, à autoridade aeronáutica, que o pessoal,



procedimentos e equipamento disponíveis do requerente podem proporcionar suficientes saídas abertas para efetuar a evacuação em 15 (quinze) segundos ou menos.

Em relação aos voos de demonstração, o parágrafo (a) da subseção 9.B.325 estabelece que, ninguém pode operar um tipo de aeronave no transporte aéreo comercial, a não ser que previamente tenha conduzido satisfatoriamente voos de demonstração para a autoridade aeronáutica nesse tipo de aeronave.

Sendo certo que as demonstrações têm como objetivo atestar a capacidade da operação da aeronave, quanto ao pessoal, procedimentos e equipamentos, a isenção às normas em causa afetaria a segurança operacional, na medida em que o requerente não demonstrou que a não realização da demonstração de evacuação de emergência e dos voos de demonstração garante a operação da aeronave em condições seguras. Os fundamentos apresentados, que se cingem ao pessoal, tendo em conta a capacitação, experiência e conhecimentos, apenas justificam que tais demonstrações não são necessárias, sem, contudo, apresentar meios alternativos ou a adoção de uma ação alternativa que garanta o mesmo nível de segurança.

Ora, ainda que a aeronave seja certificada ou esteja num processo de certificação, a demonstração de evacuação de emergência, é sempre necessária, por força do estatuído no parágrafo (c) da subseção 9.B.325, ainda que não seja à capacidade total, não dispondo a AAC a faculdade de avaliar em sentido contrário.

Por outro lado, se os voos de demonstração se tornam desnecessários, não cabe uma isenção à norma, uma vez que o parágrafo (d) da subseção 9.B.330 atribui à AAC a faculdade de não exigir o cumprimento dos requisitos prescritos na norma, se considerar que circunstâncias especiais tornam desnecessária a sua conformidade. Nestes termos a AAC, enquanto autoridade aeronáutica, considera que é necessário que o requerente conduza voos de demonstração, uma vez que os fundamentos apresentados não configuram circunstâncias especiais que tornam desnecessária o cumprimento da norma.

Aliás, em face dos fundamentos apresentados, a sua conformidade se justifica visto que, segundo a área de operações de voo da AAC, esta nunca supervisionou as formações dos tripulantes referidos pelo requerente, não sabe em que Organização de Formação Aprovada os pilotos se formaram, e nunca supervisionou nenhum voo fora ou dentro do território Cabo-verdiano, realizado pelos referidos pilotos. Por outro lado, importa referir que os privilégios das licenças válidos não evidenciam de nenhum modo o tipo de procedimento operacional desses tripulantes, PNT e PNC. A subseção 2.1.E.135 do CV-CAR 2.1, prescreve que o certificado perde a validade



quando o membro da tripulação de cabina tiver deixado de exercer os privilégios da licença durante um período de 6 (seis) meses.” Assim sendo que os tripulantes de cabina PNC, perderam as suas qualificações em ATR, há mais de dois anos.

- e) Em relação ao interesse público, o pedido contém uma explicação sobre o interesse público, tal como exige o parágrafo (4) (a) da subsecção 1.E.310, contudo, não discorre sobre os benefícios que a concessão da isenção representará para o público como um todo, expondo sobre o impacto social, político, económico ou ambiental da isenção. O fundamento apresentado – elevado custo financeiro e humano que a não isenção do requisito implica, poderá forçar o operador a desistir do registo da aeronave em causa – evidencia que os benefícios da concessão da isenção revertem única e exclusivamente para a operação do requerente, sem ponderar de forma equitativa todos os interesses envolvidos, salvaguardando o bem comum. De todo modo, estando em causa a segurança operacional, num cenário de concessão de isenção às normas em causa, consequentemente não estariam salvaguardados os benefícios para o público, ou seja, o bem comum.

D. DECISÃO

Considerando os argumentos analisados no título anterior, particularmente que a concessão da isenção pretendida afeta a segurança das operações e que não representa qualquer benefício para o público como um todo, a AAC deve recusar o pedido de isenção solicitado pela TACV, SA, ao abrigo do disposto no número 3 do artigo 173º do Código Aeronáutico (Decreto-Legislativo nº 4/2009, de 7 de setembro, que altera o Decreto-Legislativo nº 1/2001, de 20 de agosto) e do CV-CAR 1.

Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, na Praia, aos 19 de fevereiro de 2020. – O Administrador Executivo, Vasco Vieira

