

ANEXO E - CLASSIFICAÇÕES DE CERTIFICAÇÃO DE RUÍDO

Classificações de certificação de ruído conforme o Anexo 16, Volume 1, da Convenção de Chicago da OACI, a que se refere o parágrafo (a) da subsecção 5.B.320

Anexo 16 Capítulo	Detalhes
2	Aviões Subsónicos a Reacção – Candidatura ao certificado de tipo para o protótipo submetida antes de 6 de Outubro de 1977.
3	1. Aviões Subsónicos a Reacção – Candidatura ao certificado de tipo para o protótipo submetido no dia ou após 6 de Outubro de 1977 e antes de 1 de Janeiro de 2006. 2. Aviões a Hélice com mais de 8.618kg – Candidatura ao certificado de tipo para o protótipo submetida no dia ou após 1 de Janeiro de 1985 e antes de 1 de Janeiro de 2006.
4	1. Aviões Subsónicos a Reacção e Aviões a Hélice certificadas com massa máxima à descolagem igual ou superior a 55.000 kg – Candidatura ao certificado de tipo para o protótipo submetida no dia ou após 1 de Janeiro de 2006 e antes de 31 de Dezembro de 2017. 2. Aviões Subsónicos a Reacção certificadas com massa máxima à descolagem inferior 55.000 kg - Candidatura ao certificado de tipo para o protótipo submetida no dia ou após 1 de Janeiro de 2006 e antes de 31 de Dezembro de 2020. 3. Aviões a Hélice certificadas com massa máxima à descolagem superior a 8.618 kg e inferior a 55.000 kg – Candidatura ao certificado de tipo para o protótipo submetida no dia ou após 1 de Janeiro de 2006 e antes de 31 de Dezembro de 2020.
5	Aviões a Hélice com mais de 8.618 kg – Candidatura ao certificado de tipo para o protótipo submetida antes de 01 de Janeiro de 1985.
6	Aviões a Hélice que não excedam 8.618kg – Candidatura ao certificado de tipo para o protótipo submetida antes de 17 de Novembro de 1988.
7	Aviões STOL a Hélice
8	Helicópteros
9	Unidades Auxiliares de Potência (APU) e sistemas de potência associados durante as operações em terra.
10	Aviões a Hélice que não excedam 8.618kg – Candidatura ao certificado de tipo para o protótipo ou versão derivada submetida no dia ou após 17 de Novembro de 1988.
11	Helicópteros não excedendo 3.175kg de massa máxima à descolagem.
12	Aviões supersónicos
13	Aeronaves de rotor

14	<p>1. Aviões Subsónicos a Reacção e Aviões a Hélice certificadas com massa máxima à descolagem igual ou superior a 55.000 kg – Candidatura ao certificado de tipo para o protótipo submetida no dia ou após 31 de Dezembro de 2017.</p> <p>2. Aviões Subsónicos a Reacção certificadas com massa máxima à descolagem inferior a 55.000 kg - Candidatura ao certificado de tipo para o protótipo submetida no dia ou após 31 de Dezembro de 2020.</p> <p>3. Aviões a Hélice certificadas com massa máxima à descolagem superior a 8.618 kg e inferior a 55.000 kg – Candidatura ao certificado de tipo para o protótipo submetida no dia ou após 31 de Dezembro de 2020.</p>
----	--

Aditamento

São aditados os parágrafos 12 e 16 à subsecção 5.A.115 com a seguinte redação:

5.A.115 [...]

- (12) «Desenho de tipo», conjunto de dados e informações necessárias para definir um tipo de aeronave, motor ou hélice com o objetivo de determinar a aeronavegabilidade;
- (26) «Organização responsável pelo desenho de tipo», organização que possui o certificado de tipo, ou documento equivalente, para um tipo de aeronave, motor ou hélice, emitido por um Estado Contratante;

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 7

Instrumentos e Equipamentos

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 6, Partes I e III, definindo os requisitos mínimos de instrumentos e equipamentos para todas as aeronaves em todas as operações.

Assim, com a adoção das emendas 39, 40, 41 e 42 ao Anexo 6 da OACI pelo Conselho da ICAO, torna-se necessário proceder à revisão do CV-CAR 7 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.

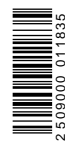
Por último, impõe-se ressaltar que a presente emenda ao CV-CAR 7 foi submetido à consulta pública, garantindo o direito à informação e o direito à participação da comunidade aeronáutica e do público em geral.

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 7 – Instrumentos e Equipamentos, com as seguintes alterações e aditamentos:

Alteração

Os parágrafos (2) (d) da subsecção 7.A.120, (1) (e) da subsecção 7.C.105, (b) e (2) (c) da subsecção 7.D.105, (c) da subsecção 7.I.135, todos do CV-CAR 7 passam a ter a seguinte redação:



«7.A.120 [...]

(d)

- (2) Esteja instalado de tal forma que a falha de qualquer unidade necessária para fins de comunicações, navegação, vigilância ou uma combinação destes, não possa resultar na incapacidade para comunicar ou navegar ou vigiar de forma segura na rota a ser seguida;

7.C.105 [...]

- (e) [TAA] Para voos em partes definidas do espaço aéreo ou em rotas onde um tipo de RCP tenha sido prescrito para PBC, um avião deve, para além dos requisitos especificados no parágrafo (b):

- (1) Estar munido de equipamentos de comunicações que permitia à aeronave operar de acordo com as especificações RCP prescritos; e
(2) [...].

7.D EQUIPAMENTO DE NAVEGAÇÃO E VIGILÂNCIA

7.D.100 EQUIPAMENTO DE NAVEGAÇÃO

7.D.105 [...]

- (b) Nenhuma pessoa pode operar voos em partes definidas do espaço aéreo, incluindo MNPS, RVSM, ou qualquer outra rota onde uma especificação de navegação para PBN tenha sido definida a não ser que:

(c)

- (2) A falha de qualquer unidade individual requerida para fins de comunicações, navegação, vigilância ou uma combinação destes, não resulte na falha de outra unidade requerida para fins de comunicações, navegação ou vigilância.

7.I.135 [...]

(a) [...].

(b) [...].

- (c) *Qualquer agente usado num extintor de incêndio incorporado para cada recipiente de lixo para toalhas, papel ou resíduos situados dentro dos lavabos numa aeronave para o qual o certificado de aeronavegabilidade individual foi emitido pela primeira vez em 31 de Dezembro de 2011 ou depois e qualquer agente usado num extintor de incêndio portátil, numa aeronave para o qual o certificado de aeronavegabilidade individual foi emitido pela primeira vez em 31 de Dezembro de 2018 ou depois deve:»*

Aditamento

São aditados os parágrafos (12), (24), (25), (26), (30), (60), (61), (69) da subsecção 7.A.110, (50), (51), (54), (59) da subsecção 7.A.115, as subsecções 7.C.125, 7.D.120, a secção 7.D.200, as subsecções 7.D.205, 7.D.210, 7.D.215, 7.H.135, 7.H.140, o parágrafo (3) da subsecção 7.H.215, as subsecções 7.H.220, 7.H.225, 7.J.180 e 7.J.185, todos do CV-CAR 7 com a seguinte redacção:

«7.A.110 [...]

- (12) «Comunicação baseada no desempenho (PBC)», comunicação baseada no desempenho sobre o desempenho que se aplica no fornecimento dos serviços de tráfego aéreo;

Nota: Uma especificação RCP inclui os requisitos de desempenho para as comunicações que se aplicam aos componentes do sistema em termos da comunicação que deve oferecer-se e do tempo de transação, a continuidade, a disponibilidade, a integridade, a segurança e a funcionalidade correspondentes que se necessitam para a operação proposta no contexto de um conceito de espaço aéreo particular.

- (24) «Especificação de desempenho de comunicação requerida (Especificação RCP)», conjunto de requisitos para o fornecimento de serviços de tráfego aéreo e o equipamento de terra, as capacidades funcionais da aeronave e as operações correspondentes que se necessitam para apoiar a comunicação baseada no desempenho;

- (25) «Especificação de desempenho de vigilância requerida (Especificação RSP)», conjunto de requisitos para o fornecimento de serviços de tráfego aéreo e o equipamento de terra, as capacidades funcionais da aeronave e as operações correspondentes que se necessitam para apoiar a vigilância baseada no desempenho;

- (26) «Especificação de navegação», conjunto de requisitos relativos a aeronaves e tripulação de voo necessários para apoiar as operações de navegação baseadas no desempenho dentro de um espaço aéreo definido, existindo dois tipos de especificações de navegação:

- (i) Especificação RNP, especificação de navegação baseada em navegação de área, que inclui exigência de monitoramento de desempenho e alerta, designada pelo prefixo RNP, por exemplo, RNP 4, APCH RNP;
(ii) Especificação RNAV, especificação de navegação baseado em navegação de área, que não inclui a exigência de monitoramento de desempenho e alerta, designados pelo prefixo RNAV, por exemplo, RNAV 5, RNAV 1.

Nota 1: O Manual PBN, Documento 9613 da ICAO, Volume II, contém diretrizes detalhadas sobre as especificações para a navegação.

Nota 2: O termo RNP, definido anteriormente como, declaração do desempenho da navegação necessária para operar dentro de um espaço aéreo definido, foi substituído pelo conceito PBN.

- (30) «Mala de voo electrónica», um sistema de informação electrónica, composto por equipamentos e aplicações para a tripulação de voo, que permite armazenar, atualizar, exibir e processar funções EFB para suportar tarefas ou operações de voo.

- (60) «Seguimento de aeronaves», um processo em terra que mantém e atualiza, a intervalos normalizados, um registo da posição a quatro dimensões das aeronaves em voo;

- (61) «Sistema de seguimento de aeronaves», sistema que assenta no seguimento de aeronaves, destinado a identificar um comportamento de voo anormal e a dar o alerta;

- (69) «Vigilância baseada no desempenho (PBS)», vigilância que se baseia nas especificações do desempenho que se aplicam ao fornecimento dos serviços de tráfego aéreo;

Nota: Uma especificação RSP compreende os requisitos de desempenho de vigilância que se aplicam aos componentes do sistema nos termos da vigilância que deve oferecer-se e do tempo de entrega de dados, a continuidade, a disponibilidade, a integridade, a precisão dos dados de vigilância, a segurança e a funcionalidade correspondentes que se necessitam para a operação proposta no contexto de um conceito de espaço aéreo particular.

7.A.115 [...]

- (50) PBC - Comunicação baseada no desempenho;
(51) PBCS - Comunicação e vigilância baseada no desempenho;
(54) PBS – Vigilância baseada no desempenho;
(59) RSP – Desempenho de vigilância requerida;

7.C.125 ESPECIFICAÇÕES RCP

- (a) Para operações onde são requeridos equipamentos de vigilância para atender uma especificação RCP para PBC, uma aeronave deve, adicionalmente aos requisitos especificados em 7.D.205:

- (1) Estar dotado com equipamento de vigilância que lhe permite operar de acordo com as especificação RCP prescrita;
(2) Ter informação relevante sobre as capacidade das especificações RCP da aeronave listadas no manual de voo ou outra documentação da aeronave aprovada pelo Estado de Desenho ou Estado de Registo;
(3) Ter informação relevante sobre as capacidade das especificações RCP da aeronave incluídas na MEL.

Nota 1: Informacao sobre equipamentos de vigilancia esta contida no OACI Doc. 9924 Manual de Vigilancia Aeronautica.

Nota 2: Informacao sobre especificações RCP para PBC enontram-se no Documento da OACI 9869, Manual de PBCS.



(b) Para operações onde uma especificação RCP para PBC for prescrita, o operador deve estabelecer e implementar:

- (1) Procedimentos normal e anormal incluindo procedimentos de contingência;
- (2) Requisitos de qualificação e proficiência para tripulaca de voo de acordo com a especificacao RCP;
- (3) Programa de treino para o pessoal relevante consistente com a operação pretendida;
- (4) Procedimentos de manutenção adequados para assegurar aeronavegabilidade continua de acordo com as especificação RCP;

(c) A autoridade aeronáutica deve assegurar que, com relação as aeronaves mencionados no parágrafo (2) (a), existem disposições adequadas para:

- (1) Receber os relatórios relativos ao desempenho de comunicação observados pelos organismos de vigilância estabelecidos conforme o Anexo 11, Capítulo 3, ponto 3.3.5.2; e
- (2) Adoptar medidas correctivas imediatas relativamente a aeronaves singulares, ou grupos de tipo de aeronaves, identificados em tais relatórios como não cumprindo com os requisitos de especificação RCP.

7.D.120 PBN

(a) [TAA] Para operações onde uma especificação de navegação para PBN for prescrita, uma aeronave deve, adicionalmente aos requisitos especificados em 7.D.105 (a):

- (1) Estar dotado com equipamento que lhe permite operar de acordo com as especificação de navegação prescrita;
- (2) Ter informação relevante sobre as capacidade de especificações de navegação da aeronave listadas no manual de voo ou outra documentação da aeronave aprovada pelo Estado de Desenho ou Estado de Registo;
- (3) Ter informação relevante sobre as capacidade de especificações de navegação da aeronave incluídas na MEL.

Nota: Orientacao para documentação de aviões esta contida no OACI Doc. 9613 Manual de navegação baseada no desempenho.

(b) Para operações onde uma especificação de navegação para PBN for prescrita, o operador deve estabelecer e implementar:

- (1) Procedimentos normal e anormal incluindo procedimentos de contingência;
- (2) Requisitos de qualificação e proficiência para tripulaca de voo de acordo com a especificacao de navegação;
- (3) Programa de treino para o pessoal relevante consistente com a operação pretendida;
- (4) Procedimentos de manutenção adequados para assegurar aeronavegabilidade continua de acordo com as especificação de navegação;

Nota 1: Orientacao nos riscos de segurança e mitigação para operações PBN, de acordo com o Anexo 19 da OACI estão contidas na OACI Doc 9997 Manual sobre Aprovacao operacional PBN.

Nota 2: A gestão de dados electrónicos de navegação e uma parte integral dos procedimentos normal e anormal.

(c) A autoridade deve emitir uma aprovação especifica, nas especificações de operações, para PBN incluindo PBN AR.

(d) Antes da autoridade emitir uma aprovação referida no parágrafo (c) deve assegurar que o operador cumpre com esta subsecção.

Nota: Orientação nos requisitos específicos para aprovações PBN estão contidas na OACI Doc 9997 Manual sobre Aprovação operacional PBN.

7.D.200 EQUIPAMENTO DE VIGILÂNCIA

7.D.205 Geral

Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave a menos que esta esteja equipada com equipamento de vigilância que permita proceder em conformidade com os requisitos dos serviços de tráfego aéreo.

7.D.210 Especificações RSP

(a) Para operações onde são requeridos equipamentos de vigilância para atender uma especificação RSP para PBS, uma aeronave deve, adicionalmente aos requisitos especificados em 7.D.205:

- (1) Estar dotado com equipamento de vigilância que lhe permite operar de acordo com as especificação RSP prescrita;
- (2) Ter informação relevante sobre as capacidade de especificações RSP da aeronave listadas no manual de voo ou outra documentação da aeronave aprovada pelo Estado de Desenho ou Estado de Registo;
- (3) Ter informação relevante sobre as capacidade de especificações RSP da aeronave incluídas na MEL.

Nota 1: Informacao sobre equipamentos de vigilancia esta contida no OACI Doc. 9924 Manual de Vigilancia Aeronautica.

Nota 2: Informacao sobre especificações RSP para PBS esta contida no OACI Doc. 9869 Manual on PBCS.

(b) Para operações onde uma especificação RSP para PBS for prescrita, o operador deve estabelecer e implementar:

- (1) Procedimentos normal e anormal incluindo procedimentos de contingência;
- (2) Requisitos de qualificação e proficiência para tripulaca de voo de acordo com a especificacao RSP;
- (3) Programa de treino para o pessoal relevante consistente com a operação pretendida;
- (4) Procedimentos de manutenção adequados para assegurar aeronavegabilidade continua de acordo com as especificação RSP;

(c) A autoridade aeronáutica deve assegurar que, com relação as aeronaves mencionados no parágrafo (2) (a), existem disposições adequadas para:

- (1) Receber os relatórios relativos ao desempenho de vigilancia observados pelos organismos de vigilância estabelecidos conforme o Anexo 11, Capítulo 3, ponto 3.3.5.2; e
- (2) Adoptar medidas correctivas imediatas relativamente a aeronaves singulares, ou grupos de tipo de aeronaves, identificados em tais relatórios como não cumprindo com os requisitos de especificação RSP.

7.D.215 Instalação

A instalação de equipamento deve ser tal que a falha de qualquer unidade individual requerida para fins de comunicações, navegação ou vigilância ou uma combinação destes, não resulte na falha de outra unidade requerida para fins de comunicações, navegação ou vigilância.

7.D.220 [anterior 7.D.120]

7.D.225 [anterior 7.D.125]

7.H.135 Recuperação de dados de registador de voo

(a) Todos os aviões com uma massa máxima à descolagem certificada superior a 7 000 kg, que possuam uma configuração de assentos de passageiros de mais de 19 passageiros, para os quais o certificado de aeronavegabilidade individual tenha sido emitido pela primeira em ou depois de 1 de Janeiro de 2021, devem estar equipados com um mecanismo, aprovado pela autoridade aeronáutica, para recuperar os dados registadores de voos e apresenta-los atempadamente.

(b) Ao aprovar os mecanismos para recuperar os dados registadores de voos e apresenta-los atempadamente, a autoridade aeronáutica deve ter em conta o seguinte:

- (1) Capacidades do operador;
- (2) Capacidades gerais do avião e dos seus sistemas conforme certificado pelo Estado de desenho;
- (3) As tecnologias, capacidade e infraestruturas disponíveis no aeródromo;



- (4) Fiabilidade dos mecanismos para recuperar os dados registadores de voos e apresenta-los atempadamente;
- (5) Identificação dos perigos e riscos de segurança operacional associados para cada variação de aeródromo alternativo;
- (6) Medidas de mitigação específicas.

7.H.140 Dados de registador de voo

- (a) A partir de 7 de Novembro de 2019, nenhuma pessoa deve utilizar as gravações ou transcrições de CVR, CARS, AIR Classe A e AIRS Classe A para fins diferentes da investigação de um acidente ou incidente, conforme definido no Anexo 13 da OACI e do Decreto-lei n.º 38/2009, de 28 de Setembro, exceto quando as gravações ou transcrições:
 - (1) Estão relacionados a um evento relacionado à segurança identificado no contexto do sistema de gestão de segurança operacional;
 - (2) Estão restritos às partes relevantes de uma transcrição de gravação desidentificado; e estão sujeitos às proteções previstas no Anexo 19;
 - (3) São solicitados para uso em processos criminais não relacionados com um evento envolvendo uma investigação de acidente ou incidente e estão sujeitos às proteções previstas no Anexo 19; ou
 - (4) São utilizados para inspeções dos sistemas de registo de voo, conforme previsto no CV-CAR 7.

Nota 1: As disposições relativas à proteção de dados de segurança, informações de segurança e fontes relacionadas estão contidas no Apêndice 3 do Anexo 19 da OACI.

Nota 2: Quando for instituída uma investigação, nos termos do Anexo 13 da OACI e do Decreto-lei n.º 38/2009, de 28 de Setembro, os registos de investigação estão sujeitos às proteções previstas no Anexo 13 da OACI e do Decreto-lei n.º 38/2009.

- (b) A partir de 07 de Novembro de 2019, nenhuma pessoa deve utilizar as gravações ou transcrições de CVR, CARS, AIR Classe A e AIRS Classe A para fins diferentes da investigação de um acidente ou incidente, conforme definido no Anexo 13 da OACI e do Decreto-lei n.º 38/2009, de 28 de Setembro, exceto quando as gravações ou transcrições estão sujeitas a as proteções previstas no Anexo 19 e forem:
 - (1) Utilizados pelo operador para fins de aeronavegabilidade ou manutenção;
 - (2) Utilizados pelo operador na operação de um programa de análise de dados de voo exigido neste Anexo;
 - (3) Solicitados para uso numa acção legal não relacionados a um evento envolvendo uma investigação de acidente ou incidente;
 - (4) Desidentificados; ou
 - (5) Divulgados sob procedimentos seguros.

Nota: As disposições relativas à proteção de dados de segurança, informações de segurança e fontes relacionadas estão contidas no Apêndice 3 do Anexo 19.

- (c) O operador deve estabelecer procedimentos, aprovados pela autoridade aeronáutica, que garantam a adopção de todas as medidas razoáveis para evitar a utilização de gravações ou transcrições de CVR, CARS, Classe A AIR e Classe A AIRS fins diferentes da investigação de um acidente ou incidente exceto onde as gravações ou transcrições estão sujeitas a as proteções previstas no Anexo 19 e são utilizados para os fins descritos nos parágrafos (a) e (b).

7.H.215[...]

- (3) 2 (duas) horas e 30 (trinta) minutos, para todos os aviões, para o qual o certificado de aeronavegabilidade individual tenha sido emitido pela primeira vez em ou depois de 1 Janeiro de 2021, com uma massa máxima à descolagem certificada superior a 27,000 kg, cujo tipo de protótipo tenha sido certificado pela autoridade aeronáutica nacional depois de 30 de Setembro de 1969 deve estar equipado com um CVR.

7.H.220 Descontinuação

Os meios de CVS não aceitáveis para uso nas aeronaves registadas em Cabo Verde, ou operadas no transporte aéreo comercial em Cabo Verde são fio e fita magnética.

7.H.225 Potência alternativa do registador de voz da cabina de pilotagem

- (a) [AOC] Nenhuma pessoa pode operar um avião requerido a estar equipado com um CVR a menos que esteja equipado com potência alternativa do CVR que:
 - (1) Engaja automaticamente e fornece dez minutos, mais ou menos um minuto, de operação sempre que a alimentação do avião para o registador parar, tanto por paragem normal ou por qualquer outra perda de potência;
 - (2) Alimente o CVR e os componentes dos microfones de área da cabina de pilotagem associados; e
 - (3) Estiver localizado o mais próximo possível da fonte de energia alternativa.
- (b) [AOC] Nenhuma pessoa pode operar uma aeronave com uma massa máxima à descolagem certificada superior a 27,000 kg para o qual o certificado de navegabilidade individual foi emitido pela primeira vez em ou depois de 1 de Janeiro de 2018 a menos que esteja equipada com uma fonte de potência alternativa, conforme descrito no paragrafo (a) acima, que alimenta:
 - (1) O CVR dianteiro no case de equipamento de registo combinado;
 - (2) Pelo menos um CVR.

Nota 1. “Alternativa” significa independente da fonte de alimentação que normalmente fornece energia eléctrica para o CVR. É aceitável usar a bateria da aeronave ou outras fontes de energia alternativa, desde que os requisitos acima forem atendidos e não for comprometida a energia eléctrica necessária para cargas essenciais e críticas.

Nota 2. Quando a função do CVR é combinado com outras funções de gravação dentro da mesma unidade, é permitido o fornecimento de electricidade para outras funções.

7.J.180 Sistema de seguimento de aeronaves

- (a) Até 08 de Novembro de 2018 o mais tardar, o operador deve estabelecer e manter, no âmbito do sistema de controlo operacional dos voos, um sistema de seguimento de aeronaves, que inclui os voos elegíveis para efeitos do paragrafo b), quando realizados com os seguintes aviões:
 - (1) 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 até 08 de Novembro de 2018, dotados da capacidade de indicar uma posição, adicional a o transponder de radar de vigilância secundário;
 - (2) 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 08 de Novembro de 2018; e
 - (3) 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 08 de Novembro de 2018.

Nota: Orientações sobre as capacidades de seguimento de aeronaves estão contidas no estão contidos nas Diretrizes de Implementação de Seguimento de Aeronaves (Cir 347).

- (b) Os voos devem ser objeto de seguimento pelo operador, desde o momento da descolagem até à aterragem, exceto se a rota e os desvios previstos estiverem inteiramente incluídos em blocos de espaço aéreo em que:



- (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 (CDFA)», 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

