

informação de voo por ligação de dados (D-FIS) intitulada “Ligação de dados - Serviço SIGMET (D-SIGMET)”. A informação detalhada sobre estes tipos de serviços de ligação de dados pode ser encontrada no Manual de Aplicação de ligação de dados para os ATS (Doc. 9649).

16.E.930 Utilização do serviço de rádio difusão aeronáutica - conteúdo das emissões VOLMET

- (a) As transmissões de rádio VOLMET contínuas, geralmente em muito alta frequência (VHF), devem conter METAR e SPECI atuais e previsões do tipo tendência (trend) se estiverem disponíveis.
- (b) As transmissões de rádio VOLMET regulares, normalmente em alta frequência (HF) devem conter METAR e SPECI atuais e previsões do tipo tendência (trend) se estiverem disponíveis e, se tal for determinado por acordo regional de navegação aérea, TAF e SIGMET.

16.E.935 Observações e comunicados de aeronave

O centro meteorológico que receba informação de observações meteorológicas efetuadas a partir de aeronaves em voo, via TWR, devem retransmitir, logo que possível, para o centro de vigilância meteorológica aeronáutica a informação que se refira à ocorrência de qualquer dos seguintes fenómenos:

- (1) Turbulência severa;
- (2) Formação de gelo severa;
- (3) Ondas de montanha severas;
- (4) Trovoadas, com ou sem granizo, que estejam obscurecidas em nuvens, dispersas ou em linhas de borrasca;
- (5) Tempestades fortes de poeira ou de areia;
- (6) Atividade vulcânica pré-eruptiva ou erupção vulcânica.

16.F DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

16.F.100 TRANSITORIEDADE E VIGÊNCIA

16.F.105 Norma transitória

- (a) O prestador do serviço de meteorologia aeronáutica que a data de entrada em vigor do presente CV-CAR estiver em atividade, fica autorizado a prosseguir as suas atividades, devendo, entretanto, submeter para aprovação da autoridade aeronáutica um plano de implementação com indicações de cumprimento de como e quando pretende requerer o certificado que lhe habilita a prestar o serviço de meteorologia aeronáutica.
- (b) A partir de 1 de janeiro de 2020, a prestação de serviço de meteorologia aeronáutica apenas pode ser realizada por prestadores de serviço detentores do certificado, conforme o estabelecido no presente CV-CAR.
- (c) O prestador do serviço de meteorologia aeronáutica autorizado a prestar serviço nos termos do parágrafo (a) não é obrigado a cumprir com o prazo determinado no parágrafo (c) da subsecção 16.C.110.
- (d) Até a obtenção do certificado que permite o prestador do serviço de meteorologia aeronáutica prestar serviço e estar em conformidade com este CV-CAR, este deve zelar para que o serviço prestado seja garantido com qualidade e segurança, de acordo com as normas e as melhores práticas internacionais aplicadas ao serviço de serviço de meteorologia.

16.F.110 Entrada em vigor

O presente CV-CAR entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, na Praia, aos 15 de junho de 2017. – O Presidente, *João dos Reis Monteiro*.

Regulamento de Aviação Civil

CV-CAR 17

**Serviço de tráfego aéreo
de 12 de fevereiro de 2018**

Para garantir o cumprimento das normas e práticas recomendadas nos Anexos Técnicos à Convenção de Chicago de 1944, à autoridade aeronáutica cabo-verdiana foi atribuída a competência para emitir, alterar, revogar e publicar regulamentos indispensáveis ao exercício das suas atribuições.

Neste contexto, e com vista a garantir o cumprimento das normas e práticas recomendadas no Anexo 11 à Convenção, a autoridade aeronáutica alterou o CV-CAR Parte 17, buscando incorporar no ordenamento jurídico nacional as últimas emendas feitas a este anexo, introduzindo os elementos necessários que permitem que o serviço de tráfego aéreo nacional acompanhar as mudanças feitas pela ICAO, a nível internacional.

Neste sentido, foi aproveitado o ensejo para, igualmente, corrigir-se as imperfeições existentes no regulamento, fazendo a sua conformação e harmonização com as novas orientações da OACI e com os demais regulamentos de iniciativa da autoridade, que estão a ser objeto de atualização e adequação.

Da avaliação feita ao CV-CAR Parte 17 e em consequência das diversas atividades de supervisão desencadeadas pela AAC nesta área, constatou-se que o regulamento não permitia que a autoridade fizesse um efetivo exercício regulatório das atividades desenvolvidas pelo prestador de serviço de tráfego aéreo, daí, também, resultar as alterações propostas que, essencialmente, procuram estabelecer as condições adequadas à uma efetiva supervisão por parte do regulador.

Desta forma, e considerando o acima aludido, a autoridade aeronáutica se propõe a aprovar um novo regulamento que vem substituir a 1ª edição do CV-CAR Parte 17, absorvendo, assim, as últimas emendas adotadas pela OACI em relação ao Anexo 11 à Convenção de Chicago de 1944 e assegurando a harmonização da regulamentação nacional com as normas e práticas da ICAO, sobre o funcionamento e operações do prestador de serviço de tráfego aéreo.

Por último, impõe-se ressaltar que o presente CV-CAR 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, manda a Agência De Aviação Civil publicar o seguinte:

17.A DISPOSIÇÕES GERAIS

17.A.100 REGRAS BÁSICAS

17.A.105 Objeto

O presente CV-CAR tem por objeto estabelecer as normas que regulam a certificação, o funcionamento e as normas técnicas de um prestador de serviços de tráfego aéreo.

17.A.110 Aplicabilidade

O presente CV-CAR é aplicável ao prestador de serviço de tráfego aéreo, constituída de acordo com a legislação nacional, e às pessoas envolvidas na prestação desse serviço.

17.A.115 Definições

Para efeitos do disposto no presente CV-CAR entende-se por:

- (1) «ACAS», sistema de aeronave baseado em sinais do *transponder* do radar secundário de vigilância (SSR) que funciona independente do equipamento instalado em terra para proporcionar aviso ao piloto sobre possíveis conflitos entre aeronaves com *transponder* SSR;
- (2) «Acordo ADS-C», plano de comunicação que estabelece em que condições se efetua a comunicação dos dados ADS-C, ou seja, os dados requeridos pelo órgão dos serviços de tráfego



II SÉRIE — Nº 9 «B. O.» DA REPÚBLICA DE CABO VERDE — 12 DE FEVEREIRO DE 2018 355

aéreo e frequência das comunicações de ADS-C que devem ser acordadas antes do uso de ADS-C na prestação de serviços de tráfego aéreo;

Nota: Os termos do acordo são trocados entre o sistema de solo e as aeronaves por meio de um contrato ou uma série de contractos.

- (3) «Administrador responsável», pessoa reconhecida e aprovada pela autoridade aeronáutica, que tem autoridade corporativa para garantir que todos os serviços e atividades possam ser financiados e assegurados segundo as normas exigidas pela autoridade aeronáutica, bem como quaisquer requisitos adicionais definidos pelo prestador de serviços;
- (4) «Aeródromo», área definida na terra ou na água, incluindo edifícios, instalações e equipamento, destinada a ser utilizada no seu todo ou em parte para a chegada, partida e manobras das aeronaves na superfície;
- (5) «Aeródromo alternante», o aeródromo em que uma aeronave pode dirigir-se quando for impossível ou não for aconselhável dirigir-se ao aeródromo de aterragem prevista ou aterragem no mesmo, e que conta com as instalações e os serviços necessários, que tenha a capacidade de satisfazer os requisitos de desempenho da aeronave e que deve estar operativo à hora prevista de utilização;
- (6) «Aeródromo controlado», aeródromo em que é prestado o serviço de controlo de tráfego aéreo ao tráfego de aeródromo;

Nota: A expressão, aeródromo controlado, indica que se facilita o serviço de controlo de tráfego para o tráfego de aeródromo, mas não implica que tenha que existir necessariamente uma zona de controlo.

- (7) «Aeronave», qualquer aparelho que consiga uma sustentação na atmosfera devido a reações do ar, que não as reações do ar contra a superfície da terra;
- (8) «Aeronave perdida», uma aeronave que se desviou significativamente da rota prevista ou que comunica que está perdida;
- (9) «Alcance visual de pista», a faixa em que o piloto de um avião sobre o eixo da pista pode ver as marcações da pista ou as luzes de superfície que delimitam a pista ou identificação do eixo;
- (10) «Altitude», distância na vertical entre um nível, um ponto ou um objeto considerado um ponto e o nível médio do mar;
- (11) «Altura», distância vertical de um nível, um ponto ou objeto considerado como um ponto, medido a partir de um dado especificado;
- (12) «Aproximação final», a parte de um processo de aproximação por instrumentos, que se inicia na determinação da posição ou ponto de aproximação final especificado, ou onde essa determinação da posição ou ponto não é especificada;
- (13) «Área de Controlo», espaço aéreo controlado no sentido ascendente que se estende até um limite especificado a partir do solo;
- (14) «Área de manobra», parte de um aeródromo destinada à descolagem, aterragem e rolagem de aeronaves, excluindo as placas de estacionamento;
- (16) «Área de movimento», parte de um aeródromo destinada a descolagem, aterragem e rolagem de aeronaves, que consiste na área de manobra e placa de estacionamento;
- (16) «Área de responsabilidade», espaço aéreo e, no caso de um aeródromo, a área de manobra dentro da qual uma posição operacional em particular é responsável pela prestação de um serviço de tráfego aéreo;
- (17) «Autoridade aeronáutica», a autoridade de aviação civil responsável pela fiscalização da aviação civil em Cabo Verde, a Agência de Aviação Civil (AAC).
- (18) «Autorização do controlo de tráfego aéreo», autorização concedida a uma aeronave para prosseguir a operação nas condições especificadas por um órgão de Controlo de tráfego aéreo;
- (19) «Aviso para evitar tráfego», aviso fornecido por um órgão ATS para ajudar um piloto a evitar uma colisão;
- (20) «Carta de Acordo ATS», documento que formaliza as questões de importância operacional entre os órgãos ATS;

- (21) «Capacidade declarada», uma medida da habilidade ATC, ou de qualquer um dos seus subsistemas ou postos operacionais de proporcionar serviço às aeronaves em condições normais de operação, sendo expressa em números de aeronaves que entrem em um setor de controlo em período de tempo determinado e levando em consideração as condições meteorológicas, a configuração do órgão ATC, o pessoal e o equipamento disponível, e ainda qualquer fator que possa afetar a carga de trabalho do controlador de tráfego aéreo responsável por aquele setor do espaço aéreo;
- (22) «Capacidade sustentável», número máximo de operações em um aeródromo ou setor de controlo de espaço aéreo a que se consegue prover os serviços de navegação aérea, satisfatória e continuamente, por um período de tempo especificado;
- (23) «Centro de controlo de área», órgão que presta o serviço de controlo de tráfego aéreo aos voos controlados nas áreas de controlo sob a sua jurisdição;
- (24) «Centro de coordenação de salvamento», órgão responsável pela promoção da organização dos serviços de busca e salvamento e de coordenar a realização de operações de busca e salvamento dentro de uma região de busca e salvamento;
- (25) «Centro de informação de voo», órgão criado para prestar um serviço de informação de voo na área e um serviço de alerta;
- (26) «Comunicação ar-terra», comunicação em ambos os sentidos entre as aeronaves e as estações ou pontos situados na superfície da terra;
- (27) «Comunicação baseada no desempenho», 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.

- (28) «Comunicações controlador-piloto através de enlace de dados», um meio de comunicação entre o controlador e o piloto, que utiliza enlace de dados para as comunicações com ATC;
- (29) «Controlo de fluxo», medidas destinadas a ajustar o fluxo de tráfego em um determinado espaço aéreo, ao longo de uma dada rota, ou que se dirigem a um determinado aeródromo, para garantir a utilização mais eficaz do espaço aéreo;
- (30) «Dados», qualquer quantidade ou conjunto de quantidades que possa servir de referência ou base para o cálculo de outras quantidades (ISO 19104);
- (31) «Desempenho de comunicação requerida», uma declaração dos requisitos de desempenho para a comunicação operacional de apoio das funções específicas de ATM;
- (32) «Desempenho humano», capacidades e limitações humanas que têm impacto sobre a segurança e a eficiência das operações aeronáuticas;
- (33) «Espaço aéreo controlado», espaço aéreo de dimensões definidas no qual é prestado o serviço de controlo de tráfego aéreo de acordo com a classificação do espaço aéreo;
- (34) «Especificação de desempenho de comunicação requerida», 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;
- (35) «Especificação de desempenho de vigilância requerida», 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;
- (36) «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.

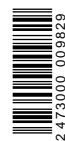
- (37) «Exatidão», grau de conformidade entre o valor medido ou calculado em relação ao valor real;
- (38) «Fase de alerta», situação na qual existe apreensão quanto à segurança de uma aeronave e seus ocupantes;
- (39) «Fase de incerteza», uma situação na qual existe incerteza quanto à segurança de uma aeronave e seus ocupantes;
- (40) «Fase de Perigo», situação em que há razões justificadas para acreditar que uma aeronave e seus ocupantes são ameaçada por um perigo sério e iminente e precisa de ajuda imediata;
- (41) «Gestão do fluxo de tráfego aéreo», um serviço estabelecido com o objetivo de contribuir para a segurança, de um fluxo de tráfego aéreo expedito e ordenado, assegurando que a capacidade ATS é utilizada tanto quanto possível e que o volume de tráfego é compatível com as capacidades declaradas pela entidade competente ATS;
- (42) «Informação Meteorológica», qualquer informação meteorológica, análise ou previsão de apoio à aviação, e quaisquer outras declarações de apoio à aviação relativas às condições meteorológicas existentes ou esperadas;
- (43) «Informações de tráfego», informação emitida por um órgão ATS, para alertar um piloto para outro tráfego aéreo conhecido ou observado que pode estar em proximidade com a posição ou rota de voo pretendida, para ajudar o piloto a evitar uma colisão;
- (44) «Informações SIGMET», meios de informação emitida por um centro de meteorologia sobre a ocorrência ou ocorrência antecipada de fenómenos atmosféricos em rota que possam afetar a segurança das operações das aeronaves;
- (45) «Integridade» um certo grau de certeza de que um conjunto de dados aeronáuticos e seu valor não foi perdido, nem alterado desde a origem dos dados ou da alteração autorizada;
- (46) «Limite de autorização», ponto em que é concedida uma autorização do controlo de tráfego aéreo a uma aeronave;
- (47) «Navegação baseada no desempenho», área de navegação com base em requisitos de desempenho para as aeronaves que operam na rota ATS, num procedimento de aproximação por instrumentos ou num espaço aéreo designado;

Nota: Os requisitos de desempenho são expressos em especificações de navegação, especificação RNAV, especificação RNP, em termos de exatidão, integridade, continuidade, disponibilidade e funcionalidade necessárias para a operação proposta no contexto de um conceito particular do espaço aéreo.

- (48) «Navegação de área», um método de navegação que permite a operação de aeronaves em qualquer trajetória de voo desejada dentro da cobertura de auxílios à navegação baseadas no solo ou no espaço ou dentro dos limites da capacidade de auxílios autónomos, ou uma combinação destes;

Nota: Área de navegação inclui navegação baseada no desempenho, bem como outras operações que não atendem à definição de navegação baseada no desempenho.

- (49) «Nível de cruzeiro», nível mantido durante uma parte significativa de um voo;
- (50) «Nível», um termo genérico relativo à posição vertical de uma aeronave em voo usado para, conforme os casos, designar altura, altitude ou nível de voo;
- (51) «NOTAM», um aviso distribuído por meio de telecomunicações que contém informações relativas ao estabelecimento, condição ou alteração de qualquer instalação aeronáutica, serviço, procedimento ou perigo, cujo conhecimento atempado é essencial para o pessoal envolvido em operações de voo;
- (52) «Obstáculo», todos os objetos fixos, temporários ou permanentes, móveis e partes dos mesmos, que estão localizados em uma área destinada à circulação de aeronaves no solo, que se estendem acima de uma superfície definida destinada a proteger as aeronaves em voo, ou que esteja fora das superfícies definidas e se tenha considerado como um perigo para a navegação aérea;
- (53) «Operador aéreo», uma pessoa, organização ou empresa que se dedica ou se propõe dedicar à exploração de uma aeronave;
- (54) «Órgão ATS competente», órgão apropriado designado pelo Estado responsável pela prestação de serviços de tráfego aéreo no espaço aéreo da sua jurisdição;
- (55) «Órgão de controlo de tráfego aéreo», um termo genérico utilizado para designar, consoante o caso, centro de controlo de área, órgão de controlo de aproximação ou torre de controlo de aeródromo;
- (56) «Órgão de aceitação», um órgão de controlo de tráfego que, a seguir, assume o controlo de uma aeronave;
- (57) «Órgão de controlo de aproximação», órgão que presta o serviço de controlo de tráfego aéreo aos voos controlados à chegada ou à partida de um ou mais aeródromos;
- (58) «Órgão dos serviços de tráfego aéreo», um termo genérico usado para, conforme os casos, designar órgão de controlo de tráfego aéreo, centro de informação de voo ou órgão de informação dos serviços de tráfego aéreo;
- (59) «Pista», área definida retangular em um aeródromo terrestre preparado para a aterragem e descolagem de aeronaves;
- (60) «Plano de voo», informações específicas que são exigidas pela regulamentação, que devem ser fornecidas ao órgão ATS ou a um serviço de voo seguinte, relativas a um serviço de voo ou parte de um voo de uma aeronave, conforme o Anexo 2 e o Documento 4444 da ICAO;
- (61) «Ponto de transferência», ponto em que se espera que uma aeronave que navega em um segmento de rota ATS definida por referência a radiofaróis omnidirecionais de alta frequência transfira a sua referência de navegação principal da instalação que ficou na sua retaguarda para instalação seguinte;
- (62) «Ponto significativo», localização geográfica especificada, usada para definir a rota ATS ou a trajetória de voo de uma aeronave e para outros fins de navegação e ATS;
- (63) «Prestador de serviço meteorológico», órgão que presta serviços meteorológicos à navegação aérea internacional;
- (64) «Princípios de fatores humanos», princípios aplicáveis ao projeto, certificação, instrução, operações e manutenção aeronáuticos e cujo objetivo consiste em estabelecer uma interação segura entre os componentes humanos e os componentes de outros sistemas, tendo em conta o comportamento humano;
- (65) «Programa de segurança», um conjunto integrado de normas e atividades que visam melhorar a segurança operacional;
- (66) «Publicação de informação aeronáutica», uma publicação editada pela autoridade de um Estado ou em parceria com essa autoridade, que contém informações aeronáuticas de carácter duradouro e essenciais à navegação aérea;
- (67) «Radiotelefonia», uma forma de radiocomunicação destinada principalmente para a troca de informações por voz;
- (68) «Referência», o mesmo que dado;



2 473000 009829

- (69) «Referência geodésico», um conjunto mínimo de parâmetros necessários para definir a localização e orientação do sistema local de referência no que diz respeito ao sistema /estrutura de referência global;
- (70) «Região de informação de voo», espaço aéreo de dimensões definidas dentro do qual são prestados os serviços de informação de voo e de alerta;
- (71) «Rolagem», movimento de uma aeronave na superfície de um aeródromo pelos seus próprios meios, com exceção de descolagem e aterragem;
- (72) «Rota ATS», rota especificada concebida para canalizar o fluxo de tráfego, conforme necessário para a prestação de serviços de tráfego aéreo;

Nota 1: A expressão, rota ATS, aplica-se, conforme o caso, a corredores aéreos, rotas com assoreamento, rotas com ou sem controlo, rotas de chegada ou saída, etc.

Nota 2: Nas rotas ATS se definem por meio de especificações de rota que incluem o designador de rota ATS, o rumo para ou desde pontos significativos (pontos de percurso), a distância entre pontos significativos, os requisitos de notificação e, conforme o determinado pelo prestador ATS competente, a altitude segura mínima.

- (73) «Serviço consultivo de tráfego aéreo», um serviço prestado dentro do espaço aéreo consultivo com o objetivo de garantir, na medida do possível, a separação entre as aeronaves que efetuam operações de acordo com os planos de voo IFR;
- (74) «Serviço de alerta», serviço prestado para notificar as organizações competentes sobre as aeronaves que necessitam dos serviços de busca e salvamento e prestar assistência a essas organizações quando necessário;
- (75) «Serviço de controlo de aeródromo», um serviço de controlo de tráfego para o tráfego do aeródromo;
- (76) «Serviço de controlo de aproximação», serviço de controlo de tráfego para partidas e chegadas de voos controlados;
- (77) «Serviço de controlo de área», serviço de controlo de tráfego para os voos controlados nas áreas de controlo;
- (78) «Serviço de controlo de tráfego aéreo», serviço fornecido com o fim de:
- (i) Prevenir colisões entre aeronaves e na área de manobras, entre aeronaves e obstáculos; e
 - (ii) Acelerar e manter ordenadamente o movimento do tráfego aéreo;
- (79) «Serviço de informação de voo», um serviço de tráfego aéreo prestado com o objetivo de dar sugestões e informações destinados à condução segura e eficiente dos voos;
- (80) «Serviços de tráfego aéreo», um termo genérico usado para, conforme os casos, designar os serviços de informação de voo, os serviços de alerta, os serviços consultivos de tráfego aéreo, serviços de controlo de tráfego, serviços de controlo de área, serviço de controlo de aproximação ou serviço de controlo de aeródromo;
- (81) «Sistema de gestão de segurança operacional», uma aproximação sistemática para a gestão da segurança, incluindo as estruturas organizacionais necessárias, responsabilidades, políticas e procedimentos;
- (82) «Suplemento da AIP», alterações temporárias às informações contidas na AIP- Cabo Verde que são publicadas através de páginas específicas;
- (83) «Torre de controlo do aeródromo», órgão criado para prestar o serviço de controlo de tráfego aéreo para o tráfego de um aeródromo;
- (84) «Tráfego aéreo», todas as aeronaves em voo ou que efetuam operações na área de manobra de um aeródromo;
- (85) «Tráfego de aeródromo», todo o tráfego na área de manobra de um aeródromo e todas as aeronaves que voam nas proximidades de um aeródromo;
- (86) «Tráfego essencial», qualquer tráfego controlado que não é separado pelos mínimos previstos em relação a outros voos controlados, onde a separação é necessária;

- (87) «Trajetória», projeção na superfície terrestre da trajetória de uma aeronave, cuja direção em qualquer ponto geralmente expressa em graus do norte (geográfico, magnético ou graus);
- (88) «Vigilância automática dependente – Contrato», meios através dos quais, os termos de um acordo ADS-C são permutados por meio de comunicações por enlace de dados, entre o sistema no solo e a aeronave, especificando em que condições as comunicações ADS-C são iniciadas e quais os dados a incluir nessas comunicações;
- (89) «Vigilância automática dependente – radiodifusão», meio pelo qual as aeronaves, os veículos no aeródromo e outros objetos podem transmitir automaticamente ou receber dados tais como identificação, localização e dados adicionais, conforme adequado, em modo de transmissão através de um sistema de trocas de dados;
- (90) «Vigilância baseada no desempenho», 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.

- (91) «Visibilidade», significa a capacidade, conforme determinada por condições atmosféricas e expressa em unidades de medida, para ver e identificar objetos proeminentes não iluminados durante o dia e objetos proeminentes iluminados durante a noite;
- (92) «Voo controlado», qualquer voo que está sujeita a uma autorização do controlo de tráfego aéreo;
- (93) «Voo IFR», voo efetuado de acordo com as regras de voo por instrumentos;
- (94) «Voo VFR», voo conduzido de acordo com as regras de voo visual;
- (95) «Zona de controlo», espaço aéreo controlado que se estende para cima da superfície terrestre até um limite superior especificado.

17.A.120 Abreviaturas

No âmbito deste CV-CAR, as seguintes abreviaturas têm o seguinte significado:

- (1) ACC - Centro de controlo de área;
- (2) ADS - Vigilância automática dependente;
- (3) ADS-B - Vigilância automática dependente radiodifusão;
- (4) ADS-C - Vigilância automática dependente contrato;
- (5) AFTN - Rede fixa de telecomunicações aeronáuticas;
- (6) AIP - Publicação de informação aeronáutica;
- (7) AIRAC - Regulamentação e controlo de informação aeronáutica;
- (8) AIS - Serviço de informação aeronáutica;
- (9) ALERFA - Palavra de código usada para designar uma fase de alerta;
- (10) ATC - Serviço de Controlo de tráfego aéreo;
- (11) ATFN - Gestão de afluência de tráfego aéreo;
- (12) ATIS - Serviço automático de informação terminal;
- (13) CPDLC - Comunicação controlador-piloto por enlace de dados;
- (14) DETRESFA - Palavra de código usada para designar uma fase de perigo;
- (15) D-VOLMET - Informação meteorológica para aeronaves em voo- dados;
- (16) FIC - Centro de informação de voo;
- (17) FIR - Região de informação de voo;
- (18) INCERFA - Palavra de código usada para designar uma fase de incerteza;



- (19) JRCC - Centro conjunto de coordenação de salvamento;
- (20) GPS - Sistema de posicionamento global;
- (21) GPWS - Sistema de alerta de proximidade do solo;
- (22) IFR - Regras de voo por instrumentos;
- (23) ILS - sistema de aterragem por instrumento;
- (24) NOTAM - aviso à navegação;
- (25) PBC - Comunicação baseada no desempenho de comunicação;
- (26) PBCS - Comunicação e vigilância baseada na performance;
- (27) PBN - Navegação baseada no desempenho;
- (28) PBS - Vigilância baseada no desempenho;
- (29) RCP - Especificação de desempenho dos requisitos de comunicação;
- (30) RSP - Especificação para o desempenho de navegação requerida;
- (31) RNP - Especificação de desempenho requerido;
- (32) RVR - Distância visual da pista;
- (33) SAR - Serviço de busca e salvamento;
- (34) SSR - Radar secundário de vigilância;
- (35) TCAS - Sistema de alerta de tráfego e prevenção de colisão;
- (36) UTC - Tempo universal coordenado;
- (37) VAAC - Centro de avisos de cinzas vulcânicas;
- (38) VFR - Regras de voo visual;
- (39) VOLMET - Informação meteorológica para aeronaves em voo;
- (40) WGS 84 - Sistema geodésico mundial - 1984.

17.A.125 Prestação e objetivos do serviço de tráfego aéreo

- (a) A autoridade aeronáutica deve determinar as partes do espaço aéreo de Cabo Verde e os aeródromos aonde são fornecidos os serviços de tráfego aéreo para:
 - (1) Evitar colisões entre aeronaves;
 - (2) Evitar colisões entre aeronaves na área de manobra de um aeródromo e obstáculos nessa área;
 - (3) Manter um fluxo ordenado e expedito do tráfego aéreo;
 - (4) Fornecer avisos e informações úteis para a condução segura e eficiente dos voos; e
 - (5) Notificar as organizações competentes relativamente a aeronaves que se sabe e se acredita estarem a necessitar de auxílio de busca e salvamento, e assistir aquelas organizações, conforme necessário.
- (b) A necessidade da prestação de serviços de tráfego aéreo deve ser determinada após a consideração de:
 - (1) Os tipos de tráfego aéreo envolvidos;
 - (2) A densidade de tráfego aéreo;
 - (3) As condições meteorológicas;
 - (4) Qualquer outro fator que possa ser relevante;

Nota: Devido ao número de elementos intervenientes, não seja possível preparar dados específicos para determinar a necessidade de serviços de tráfego aéreo num lugar determinado, por exemplo:

- Uma combinação de diferentes tipos de tráfego aéreo, com aeronave de velocidades diferentes, que exigem que fornecessem serviços de tráfego aéreo, ou que talvez não fosse necessário numa densidade de tráfego relativamente maior se existisse somente uma classe de operações;
- As condições meteorológicas podem ter efeitos consideráveis nas áreas em que haja uma afluência contínua de tráfego aéreo, nomeadamente, tráfego regular, enquanto que condições

meteorológicas similares ou piores podem ter relativamente pouca importância nas áreas onde se suspenda o tráfego aéreo nessas condições, como os voos VFR locais;

- As grandes extensões de água, e as regiões montanhosas, desabitadas ou desérticas podem requerer serviços de tráfego aéreo embora seja muito baixa a frequência das operações.
- (5) O sistema ACAS para aeronaves em determinada área não deve ser um fator na determinação da necessidade de serviços de tráfego aéreo nessa área.
- (c) O prestador de serviço de tráfego aéreo não deve emitir uma autorização do controlo de tráfego aéreo ou uma instrução de controlo de tráfego aéreo, salvo se for:
 - (1) Espaço aéreo nacional; e
 - (2) No espaço aéreo internacional, em relação ao qual Cabo Verde aceitou, por meio de um acordo regional de navegação aérea, a responsabilidade da prestação de serviços de tráfego aéreo, de acordo com as normas contidas no capítulo 3 do Anexo 11 da ICAO e dos procedimentos incluídos no Documento 4444 da ICAO, que estabelece os Procedimentos para Serviços de Navegação Aérea, Gestão do Tráfego Aéreo.

17.A.130 Divisão de serviços de tráfego aéreo

O serviço de tráfego aéreo é composto por três serviços identificados da seguinte forma:

- (1) O serviço de controlo de tráfego aéreo, para alcançar os objetivos previstos nos parágrafos (1) (2) e (3) (a) da subsecção 17.A.125 e divide-se em:
 - (i) Serviço de controlo de área, prestado pelo centro de controlo de área, é responsável pela prestação de serviço de controlo de tráfego aéreo para os voos controlados, com exceção das partes desses voos descritos nos parágrafos (ii) e (iii) a seguir, a fim de alcançar os objetivos estabelecidos nos parágrafos (1) e (3) (a) da subsecção 17.A.125;
 - (ii) Serviço de controlo de aproximação, prestado no centro de controlo de área e nas torres de controlo, quando aplicável, é responsável pela prestação de serviço de controlo de tráfego aéreo para as partes de voos controlados associados com chegada ou partida, a fim de alcançar os objetivos nos parágrafos (1) e (3) (a) da subsecção 17.125;
 - (iii) Serviço de controlo de aeródromo, prestado pela torre de controlo de aeródromo, é responsável pela prestação de serviço de controlo de tráfego aéreo para o tráfego de aeródromo, exceto para as partes dos voos descritos nos parágrafos (i) e (ii), a fim de alcançar os objetivos nos parágrafos (1), (2) e (3) (a) da subsecção da 17.A.125;
- (2) O serviço de informação de voo, para realizar os objetivos dos parágrafos (4) (a) da subsecção 17.A.125;
- (3) O serviço de alerta, para realizar os objetivos do parágrafo (5) da subsecção 17.A.125.

17.A.135 Classificação do espaço aéreo

- (a) O prestador de serviço de tráfego aéreo deve classificar e designar, de acordo com as suas necessidades, os espaços aéreos ATS de acordo com o seguinte:
 - (1) Classe A, espaço onde apenas os voos IFR são permitidos, onde todos os voos estão sujeitos ao serviço de controlo de tráfego aéreo e são separados entre si;
 - (2) Classe B, espaço onde são permitidos os voos IFR e VFR, onde todos os voos estão sujeitos ao serviço de controlo de tráfego aéreo e são separados entre si;
 - (3) Classe C, espaço onde são permitidos os voos IFR e VFR, onde todos os voos estão sujeitos ao serviço de controlo de tráfego aéreo e os voos IFR são separados dos outros voos IFR e de voos VFR, sendo que os voos VFR são separados dos voos IFR e recebem informação de tráfego em relação aos outros voos VFR;



(4) Classe D, espaço onde são permitidos voos IFR e VFR e todos os voos estão sujeitos ao serviço de controlo de tráfego aéreo e onde os voos IFR são separados dos outros voos IFR e recebem informação de tráfego em relação aos voos VFR, sendo que os voos VFR recebem informações de tráfego em relação a todos outros voos;

(5) Classe E, espaço onde são permitidos os voos IFR e VFR, onde os voos IFR dispõem de um serviço de controlo de tráfego aéreo e são separados dos outros voos IFR, sendo que todos os voos recebem informação de tráfego, sempre que for possível, e não deve ser usada a Classe E para zonas de Controlo;

(6) Classe F, espaço onde são permitidos os voos IFR e VFR, onde todos os voos IFR dispõem de um serviço consultivo de tráfego aéreo e todos os voos dispõem de serviço de informação de voo, quando solicitado;

(7) Classe G, espaço onde são permitidos os voos IFR e VFR e dispõem de um serviço de informação de voo, quando solicitado.

(b) Os requisitos para voos dentro de cada classe de espaço aéreo são detalhados no apêndice 4 do Anexo 11 da OACI.

17.A.140 Especificações para as regiões de informação de voo, áreas de controlo e zonas de controlo

(a) O prestador de serviço de tráfego aéreo, na delimitação do espaço aéreo onde se fornece os serviços de tráfego aéreo deve ter em conta a relação com a natureza da estrutura das rotas e com a necessidade de prestar um serviço eficiente, para além das fronteiras nacionais.

Nota 1: É aconselhável estabelecer acordos que permitem a delimitação do espaço aéreo situado através de fronteiras nacionais quando tal medida facilite o fornecimento de serviços de tráfego aéreo, salvaguardando que quando se usa técnicas de tratamento de dados pelos órgãos dos serviços de tráfego aéreo, estas satisfaçam convenientemente os acordos que permitem a delimitação do espaço aéreo mediante linhas retas.

Nota 2: Quando a delimitação do espaço aéreo for estabelecida tomando como referência as fronteiras nacionais, é necessário designar, de mutuo acordo, pontos de transferência convenientemente situados.

(b) As regiões de informação devem ser delimitadas de modo a abarcarem toda a estrutura das rotas aéreas a que prestam serviços as referidas regiões, devendo:

(1) Toda a região de informação de voo incluir a totalidade do espaço aéreo compreendido dentro dos seus limites laterais, salvo quando esteja limitada por uma região superior de informação de voo;

(2) Quando a região de informação de voo for limitada por uma região superior de informação de voo, o limite inferior designado para a região superior de informação de voo constituir o limite superior, em sentido vertical da região de informação de voo e coincidir com um nível de cruzeiro VFR das tabelas do apêndice 3 do Anexo 2 da OACI.

Nota: Nos casos em que se tenha estabelecido uma região superior de informação de voo, não é necessário que os procedimentos aplicáveis à mesma sejam os mesmos que os aplicáveis na região de informação de voo subjacente.

(c) O prestador de serviços de tráfego aéreo nas áreas de controlo que incluem, entre outras coisas, corredores aéreos e áreas de controlo terminal, deve delimitar de modo a ter espaço aéreo suficiente para incluir nelas trajetórias dos voos IFR, ou partes das mesmas, nas quais deseja facilitar aqueles elementos pertinentes do serviço de controlo de tráfego aéreo, tendo em conta as possibilidades das ajudas para a navegação normalmente usadas nas referidas áreas. Deve ser estabelecido um limite inferior para a área de controlo a uma altura sobre o solo ou água que não seja inferior a 700ft.

Nota 1: Em toda a área de controlo que não esteja integrada por um sistema pode estabelecer-se um sistema de rotas com o fim de facilitar a provisão de controlo de tráfego aéreo.

Nota 2: Isto não significa que o prestador de serviços de tráfego aéreo tenha que estabelecer-se uniformemente o limite inferior, numa área de controlo determinada, conforme o Documento 9426 da ICAO, que estabelece o Manual de Planificação de Serviços de Tráfego.

(d) O limite da área de controlo deve ser feito considerando o seguinte:

(1) O limite inferior de uma área de controlo, quando aplicável e conveniente a permitir a liberdade de ação para os voos VFR efetuados por baixo da área de controlo, deve ser estabelecido a uma altura maior que a mínima especificada no parágrafo (2);

(2) Quando o limite inferior de uma área de controlo esteja por cima de 3 000 ft sobre o nível médio do mar, dever coincidir com um nível de cruzeiro VFR das tabelas do apêndice 3 do Anexo 2 da OACI;

Nota: Isto implica que o nível de cruzeiro VFR selecionado seja tal que as variações de pressão atmosférica que possam ocorrer localmente não ocasionem uma diminuição deste limite até uma altura de menos de 700 ft sobre o solo ou a água.

(3) Em qualquer dos seguintes casos o prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer um limite superior para a área de controlo, quando:

(i) O serviço de controlo de tráfego aéreo não é fornecido acima do limite superior;

(ii) A área de controlo esteja situada abaixo de uma região superior de controlo, nos casos em que o limite superior da área deve coincidir com o limite inferior da região superior de controlo; ou

(iii) For estabelecido, o limite superior, deve coincidir com um nível de cruzeiro VFR das tabelas do apêndice 3 do Anexo 2 da OACI.

(e) Quando for necessário limitar o número de regiões de informação de voo ou de áreas de controlo, através das quais as aeronaves que voam a grandes altitudes devem ou deveriam operar, a região de informação de voo ou uma área de controlo, conforme apropriado, deve ser estabelecido para incluir o espaço aéreo superior dentro dos limites laterais do número da região de informação de voo ou de áreas de controlo inferiores.

(f) Os limites laterais das zonas de controlo devem abarcar, pelo menos, aquelas partes do espaço aéreo que não estejam compreendidas dentro das áreas de controlo e que tenham as trajetórias dos voos IFR que chegam e saiam dos aeródromos que devem ser utilizados quando tenham condições meteorológicas de voo por instrumentos.

Nota: As aeronaves em espera nas imediações dos aeródromos são considerados, aeronaves que chegam.

(g) Os limites laterais das zonas de controlo devem estender-se, pelo menos, a 5 NM, a partir do centro do aeródromo ou aeródromos de que se trate, nas direções em que possam efetuar-se as aproximações.

Nota: Uma zona de controlo pode incluir dois ou mais aeródromos nas suas imediações.

(h) Se uma zona de controlo está situada dentro dos limites laterais de uma área de controlo, ela deve estender-se para cima, desde a superfície do terreno até o limite inferior da área de controlo.

Nota: Quando necessário, pode-se estabelecer um limite superior, mais elevado que o limite inferior da área de controlo situada acima dela.

(i) Se a zona de controlo for situada fora dos limites laterais da área de controlo deve estabelecer-se um limite superior.

(j) Se for estabelecido o limite superior de uma zona de controlo a um nível mais elevado que o limite inferior de uma área de controlo situada acima, ou se a zona de controlo for situada fora dos limites laterais de uma área de controlo, o seu limite superior deve ser estabelecido a um nível que os pilotos o possam identificar facilmente, contudo, quando este limite for



acima de 3 000 ft sobre o nível medio do mar, deve coincidir com um nível de cruzeiro VFR das tabelas do apêndice 3 do Anexo 2 da OACI.

Nota: Isto implica que, se for utilizado, o nível de cruzeiro VFR selecionado deve ser tal que a variação da pressão atmosférica local esperada não resulte na diminuição deste limite até uma altura de menos de 700 ft sobre o solo ou água.

17.A.145 Estabelecimento e identificação de pontos significativos

O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para assegurar que:

- (1) Os pontos significativos sejam estabelecidos com o propósito de definir uma rota ATS ou um procedimento de aproximação por instrumentos em conformidade com os requisitos dos serviços de tráfego aéreo, para informação referente ao deslocamento das aeronaves em voo;
- (2) Os pontos significativos devem ser identificados por meio de designadores e devem ser estabelecidos em conformidade com os princípios constantanes do apêndice 2 do Anexo 11 da OACI.

17.A.150 Estabelecimento de pontos de transferência

O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para assegurar que:

- (1) Os pontos de transferência sejam estabelecidos nos segmentos de rota ATS definidos com referência a rádios VHF, quando facilita a precisão da navegação ao longo dos segmentos da rota;
- (2) O estabelecimento de pontos de transferência seja limitado aos segmentos de rotas de 60 NM ou mais, salvo quando a complexidade das rotas ATS, a densidade das rádio-ajudas a navegação ou outras razões técnicas e operacionais, justifiquem o estabelecimento de pontos de transferência nos segmentos de rotas mais curtas;
- (3) Salvo se for estabelecido outro procedimento relativo ao desempenho das ajudas a navegação ou com os critérios de proteção de frequências, o ponto de transferência, no referido segmento da rota, deve ser o ponto médio entre as instalações, no caso de um segmento de rota em linha reta, ou a interseção de radiais, no caso de um segmento de rota que muda de direção entre as instalações.

Nota: O texto de orientação sobre o estabelecimento dos pontos de transferência deve estar em conformidade com o apêndice A do Anexo 11 da ICAO.

17.A.155 Estabelecimento e identificação de rotas padronizadas para a circulação em terra de aeronaves

- (a) Quando necessário, as rotas padronizadas de circulação para aeronaves devem ser estabelecidas no aeródromo, entre as pistas, plataformas e áreas de manobra, devendo as referidas rotas ser diretas, simples e, sempre que for possível, concebidas para evitar conflitos de tráfego.
- (b) As rotas padronizadas para a circulação de aeronaves devem ser identificadas mediante designadores claramente distintos dos utilizados para as pistas e rotas ATS.

17.A.160 Criação e identificação de rotas ATS

- (a) Quando se criam rotas ATS, deve ser estabelecido um espaço aéreo protegido ao longo de cada rota ATS e uma separação segura entre rotas ATS adjacentes.
- (b) Quando a densidade, complexidade ou natureza do tráfego justificarem, devem ser estabelecidas rotas especiais para o uso do tráfego aéreo de baixo nível, incluindo rotas destinadas aos helicópteros que operam até ou desde plataformas situadas em alto mar.
- (c) Ao determinar a separação lateral entre ditas rotas, devem ser considerados os meios de navegação disponíveis e o equipamento de navegação transportado a bordo dos helicópteros.
- (d) As rotas ATS são identificadas por meio de designadores e nos casos de designadores de rotas distintas das rotas padronizadas de partida e chegadas, estas devem ser estabelecidas em conformidade com os princípios estabelecidos no apêndice 1 do Anexo 11 da OACI.

- (e) As rotas de partida e chegadas padronizadas e os procedimentos relacionados devem ser identificados de acordo com os princípios estabelecidos no apêndice 3 do Anexo 11 da OACI.

Nota 1: Os textos de orientação sobre o estabelecimento de rotas ATS devem estar em conformidade com o Documento 9426 da OACI, Manual de Planificação de Serviços de Tráfego Aéreo.

Nota 2: Os textos de orientação sobre o estabelecimento de rotas ATS definidas por VOR devem estar em conformidade com o apêndice A do Anexo 11 da OACI.

Nota 3: O espaço entre rumos paralelos ou entre eixos de rotas ATS paralelas sobre a base da navegação baseada em desempenho depende da especificação para a navegação requerida.

17.B EMISSÃO E MANUTENÇÃO DO CERTIFICADO DE SERVIÇO DE TRÁFEGO AÉREO

17.B.100 GERAL

17.B.105 Requisitos gerais

- (a) Os requisitos aplicáveis à emissão e manutenção do certificado de serviço de tráfego aéreo estão estabelecidos nesta secção.
- (b) Para obter um certificado de serviço de tráfego aéreo, o requerente deve submeter-se a um processo certificação, cujas as etapas constam da NI: 17.B.105.

17.B.110 Certificado de serviço de tráfego aéreo

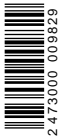
- (a) Ninguém pode prestar um serviço de tráfego aéreo ou operar uma instalação de tráfego aéreo no espaço aéreo cabo-verdiano ou na FIR Oceânica do Sal, se não cumprir com as disposições do certificado de serviço de tráfego aéreo emitido de acordo com este CV-CAR.
- (b) As especificações, requisitos, critérios e procedimentos especificados nos Documentos 4444 e 7030 da ICAO, aplicam-se ao serviço de tráfego aéreo bem como à instalação de tráfego aéreo operadas de acordo com este CV-CAR.

17.B.115 Pedido do certificado de serviço de tráfego aéreo

- (a) Um prestador de serviço de tráfego aéreo que se candidata à obtenção de um certificado deve submeter o pedido utilizando um formulário, conforme determinado pela autoridade aeronáutica, contendo todas as informações exigidas para o efeito e acompanhado do comprovativo de pagamento da taxa aplicável.
- (b) O requerente deve demonstrar ainda à autoridade aeronáutica, através da declaração de conformidade, que cumpre com todos os requisitos aplicáveis do presente CV-CAR.
- (c) O pedido inicial de um certificado de serviço de tráfego aéreo deve ser submetido, pelo menos, 90 (noventa) dias antes da data prevista para o início das operações.
- (d) Ao submeter o pedido, o requerente deve fornecer toda a informação e manuais exigidos por este CV-CAR.

17.B.120 Emissão do certificado de serviço de tráfego aéreo

- (a) A autoridade aeronáutica pode emitir um certificado de serviço de tráfego aéreo se, após análise do pedido, considerar que o requerente:
 - (1) É uma instituição pública do Estado de Cabo Verde, vocacionada à prestação do serviço de tráfego aéreo;
 - (2) É uma empresa cabo-verdiana constituída de acordo com a legislação nacional;
 - (3) Possui o estabelecimento principal em Cabo Verde;
 - (4) Cumpre com os regulamentos e requisitos aplicáveis ao prestador de serviço de tráfego aéreo;
 - (5) Está devidamente e adequadamente equipado para explorar as operações de tráfego aéreo nos interesses da segurança operacional da aviação;
 - (6) Demonstrou ter uma organização adequada, um método de controlo e supervisão das suas instalações e operações e um programa de formação;



(7) Possui uma declaração de aptidão financeira, económica e jurídica atualizada emitida pela autoridade aeronáutica, de acordo com o procedimento por ela estabelecido;

(8) Realizou o pagamento da taxa aplicável.

(b) A autoridade aeronáutica deve assegurar, no interesse da segurança da aviação, que em qualquer momento apenas um certificado é válido para o mesmo serviço de tráfego aéreo.

17.B.125 Conteúdo do certificado de serviço de tráfego aéreo

(a) O certificado de serviço de tráfego aéreo é composto por uma página, assinado pela autoridade aeronáutica, tendo associado a ele as especificações dos serviços de tráfego aéreo que o titular do certificado está autorizado a operar.

(b) O conteúdo de um certificado de serviço de tráfego aéreo compreende o seguinte:

(1) A autoridade aeronáutica;

(2) O número e a data de validade do certificado;

(3) O nome do prestador de serviço de tráfego aéreo, o nome comercial, se existir e for outro, o endereço do estabelecimento principal;

(4) A data de emissão, o nome, a assinatura e a função do representante da autoridade aeronáutica.

(c) O modelo do certificado de serviço de tráfego aéreo é aprovado pela autoridade aeronáutica.

17.B.130 Validade e renovação do certificado de serviço de tráfego aéreo

(a) Um certificado de serviço de tráfego aéreo emitido pela autoridade aeronáutica é válido por 05 (cinco) anos a não ser que:

(1) A autoridade aeronáutica altere, suspenda, revogue o certificado;

(2) O seu titular renuncie ao certificado; ou

(3) A autoridade aeronáutica decida estabelecer prazo inferior ao certificado de serviço de tráfego aéreo, em virtude de incumprimentos dos requisitos regulamentares da posse e manutenção do certificado, quando se verificar não conformidades de nível 1, não podendo este ser nunca inferior a 6 (seis) meses.

(b) O titular do certificado de serviço de tráfego aéreo deve submeter o pedido de renovação do certificado, através de preenchimento de formulário apropriado e do modo especificado pela autoridade aeronáutica, com toda a informação exigida para o efeito, e acompanhado do comprovativo de pagamento da taxa aplicável.

(c) Um titular do certificado de serviço de tráfego aéreo deve submeter o pedido de renovação do certificado, pelo menos 60 (sessenta) dias antes da data da sua caducidade, obedecendo o processo definido na NI: 17.B.130.

(d) Se um pedido de renovação não for efetuado dentro do prazo estipulado no parágrafo (c), desde que não forem invocadas razões plausíveis ou as razões invocadas não forem consideradas plausíveis pela autoridade aeronáutica, o titular do certificado expirado deve seguir o procedimento de candidatura para emissão inicial determinado pela autoridade aeronáutica;

(e) Caso a autoridade aeronáutica considerar plausíveis as razões invocadas aquando da renovação, pode prolongar o prazo do certificado por forma a evitar a caducidade deste.

17.B.135 Manutenção da validade do certificado de serviço de tráfego aéreo

A manutenção da validade do certificado de serviço de tráfego aéreo depende do seguinte:

(1) As condições do certificado estar em conformidade com este CV-CAR;

(2) Ser concedido acesso à autoridade aeronáutica às instalações da organização para determinar a conformidade contínua com este CV-CAR;

(3) Do certificado não ter sido suspenso ou revogado; e

(4) Cumprimento das disposições relativas aos tratamentos das não conformidades na subsecção 17. B.150.

17.B.140 Alteração do certificado de serviço de tráfego aéreo

(a) A autoridade aeronáutica pode alterar um certificado de serviço de tráfego aéreo se:

(1) Entender que a segurança operacional da aviação e o interesse público pressupõem a alteração;

(2) O titular do certificado solicitar uma alteração e a autoridade aeronáutica determinar que a segurança operacional da aviação e o interesse público a permitem; ou

(3) Houver uma alteração nos serviços prestados, desde que os requisitos da subsecção 17.B.120 e secção 17.C, forem cumpridos.

(b) Se a autoridade aeronáutica determinar, por escrito, que existe uma emergência que requer uma alteração imediata baseada no interesse público, relacionada com a segurança da aviação civil, tal alteração torna-se efetiva, sem suspensão, na data em que o titular do certificado receber a notificação.

(c) O titular de um certificado pode recorrer da alteração, mas deve atuar de acordo com a mesma, a não ser que esta seja subsequentemente retirada.

(d) As alterações propostas pela autoridade aeronáutica, que não sejam alterações de emergência, tornam-se efetivas 30 (trinta) dias após a notificação do titular do certificado de serviço de tráfego aéreo, a não ser que este recorra da proposta, por escrito, antes da data de efetividade, sendo que, a interposição de um recurso suspende a data de efetividade até que o processo de recurso seja concluído.

(e) O titular do certificado de serviço de tráfego aéreo deve submeter a proposta de alteração, no âmbito de qualquer processo de certificação, pelo menos 60 (sessenta) dias antes da data planeada de qualquer operação sob essa alteração.

(f) Ninguém pode conduzir uma operação de tráfego aéreo, para a qual é necessária uma alteração ao certificado de serviço de tráfego aéreo, a não ser que tenha recebido uma notificação da aprovação por parte da autoridade aeronáutica.

17.B.145 Acesso para inspeção

Para determinar a conformidade contínua com os regulamentos aplicáveis, o titular do certificado de serviço de tráfego aéreo deve:

(1) Garantir, a qualquer pessoa ou entidades qualificadas devidamente credenciadas pela autoridade aeronáutica, o acesso irrestrito e ininterrupto, a qualquer hora e sem necessidade de aviso prévio, às suas instalações e equipamentos, bem como, assegurar que aquelas possam requisitar documentos, registos, dados, procedimentos ou qualquer outro material relevante às suas atividades, sujeitas à certificação; e

(2) Garantir que seja concedido a qualquer pessoa ou entidades qualificadas devidamente credenciadas pela autoridade aeronáutica, o acesso e cooperação relativamente a qualquer organização ou instalações que tenha contratado para prestação de serviços associados às operações de serviço de tráfego aéreo.

17.B.150 Condução de auditorias e inspeções

(a) A autoridade aeronáutica conduz uma supervisão contínua ao titular do certificado de serviço de tráfego aéreo para assegurar a contínua elegibilidade do mesmo para manter o certificado e as aprovações associadas.

(b) O titular do certificado de serviço de tráfego aéreo deve permitir a qualquer pessoa autorizada pela autoridade aeronáutica realizar, em qualquer altura ou local, com ou sem aviso prévio, quaisquer investigações, verificações, testes, inspeções ou auditorias, para determinar se o titular do certificado está em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis e com os termos, condições e limitações do certificado de serviço de tráfego aéreo aplicável.

(c) O titular do certificado de serviço de tráfego aéreo deve ter disponível no seu domicílio profissional principal:

(1) O certificado de serviço de tráfego aéreo e suas especificações de operações;



- (2) Manuais atualizados aprovados pela autoridade aeronáutica; e
- (3) Uma lista atualizada que inclua a localização e as posições de indivíduos responsáveis por cada registo, documento e relatórios requeridos a serem mantidos pelo titular do certificado, de conformidade com as leis, regulamentos ou critérios aplicáveis.
- (d) A falta de disponibilização por parte do titular de um certificado de serviço de tráfego aéreo de qualquer registo, documento, certificado ou relatório, solicitado pela autoridade aeronáutica, é motivo para a suspensão do certificado ou qualquer das suas especificações de operações.
- (e) Após a condução de uma inspeção ou auditoria, ou sempre que for necessário, o titular do certificado é notificado, por escrito, de qualquer não conformidade encontrada durante as mesmas.
- (f) As não conformidades devem ser classificadas como se segue:

- (1) Uma não conformidade de nível 1, corresponde a um incumprimento significativo com os requisitos aplicáveis dos CV-CAR, assim como, com os procedimentos e manuais da organização, os termos de certificação, o certificado ou o conteúdo de uma declaração, que reduz o nível de segurança da aviação civil ou o põe gravemente em risco;
- (2) Uma não conformidade de nível 2, corresponde a um incumprimento com os requisitos aplicáveis dos CV-CAR, assim como, com os procedimentos e manuais da organização, os termos de certificação, o certificado ou o conteúdo de uma declaração, que pode reduzir a segurança da aviação civil ou, eventualmente, constituir riscos à segurança de voo.

- (g) Após receção de notificação das não conformidades o titular do certificado de serviço de tráfego aéreo deve proceder do seguinte modo:

- (1) Identificar a causa principal da não conformidade;
- (2) Definir um plano de ação corretiva; e
- (3) Demonstrar que tomou todas as medidas corretivas, satisfatórias para a autoridade aeronáutica, no prazo acordado com a mesma.

- (h) Quando forem detetadas evidências de não conformidade com os requisitos do presente CV-CAR, durante a supervisão ou qualquer outro processo a autoridade aeronáutica deve tomar as seguintes ações:

- (1) No caso de não conformidade de nível 1, a autoridade aeronáutica deve de imediato, limitar ou suspender o certificado, total ou parcialmente, em função da gravidade da constatação de nível 1, até o prestador de serviço de tráfego aéreo tomar as medidas corretivas adequadas, ou ainda, deve revogá-la;
- (2) No caso de não conformidade de nível 2, o prazo concedido pela autoridade aeronáutica para a tomada de ações corretivas deve ser apropriado à natureza da não conformidade, que pode ir até 3 (três) meses, sendo que em determinadas circunstâncias e em função da natureza da não conformidade, a autoridade aeronáutica pode alargar o prazo antes referido, desde que seja apresentado um plano de ações corretivas satisfatório e aceite pela autoridade aeronáutica.

- (i) Se o titular do certificado de serviço de tráfego aéreo não apresentar um plano de ação corretiva aceitável ou não implementar as ações corretivas no prazo acordado ou prorrogado pela autoridade aeronáutica, o grau de gravidade da constatação aumenta para o nível 1 e são tomadas as medidas previstas no parágrafo (h) (1).

17.B.155 Suspensão ou revogação do certificado de serviço de tráfego aéreo

- (a) Pode resultar na suspensão ou revogação do certificado de serviço de tráfego aéreo:
 - (1) A falta de conformidade do titular do certificado com os requisitos deste CV-CAR ou com os termos e condições do certificado e das especificações de operações associadas a ele;

- (2) A recusa, por parte do titular do certificado, do acesso à autoridade aeronáutica as suas instalações para determinar a conformidade contínua com este CV-CAR;
- (3) O prestador de serviços de tráfego aéreo suspenda parte do serviço por mais de 30 (trinta) dias;
- (4) A falta de pagamento de quaisquer encargos determinados pela autoridade aeronáutica.
- (b) O titular do certificado de serviço de tráfego aéreo que perder o certificado em consequência da sua renúncia ou da suspensão ou revogação, ou ainda por qualquer motivo, deve devolver o mesmo, à autoridade aeronáutica, no prazo máximo de 7 (sete) dias da renúncia ou da notificação de suspensão ou revogação.
- (c) O titular de um certificado de serviço de tráfego aéreo que tenha o certificado suspenso parcialmente, deve remeter imediatamente o certificado à autoridade aeronáutica para o endosso apropriado.

17.B.160 Suspensão ou transferência de serviço

- (a) O prestador de serviços de tráfego aéreo que deseje cancelar parte de um serviço de tráfego aéreo deve dar à autoridade aeronáutica um aviso prévio da proposta, com, pelo menos, 90 (noventa) dias e incluir nesse aviso um resumo dos fatores considerados para se chegar à decisão de suspensão do serviço.
- (b) O prestador de serviços de tráfego aéreo, que pretenda reduzir permanentemente o horário de funcionamento de um serviço de tráfego aéreo deve dar à autoridade aeronáutica um aviso prévio da proposta, com, pelo menos, 90 (noventa) dias, com as razões para a redução proposta.
- (c) O prestador de serviços de tráfego aéreo que é o prestador cessante de um serviço de tráfego aéreo não deve impedir a preparação e execução das medidas transitórias exigidas em 17.B.125 (b).

17.B.165 Privilégios do titular do certificado

- (a) O titular de um certificado de serviço de tráfego aéreo pode prestar qualquer um dos tipos de serviços de tráfego aéreo enunciados no parágrafo seguinte e os tipos de formação e avaliação por esses serviços que foram especificadas no certificado do titular.
- (b) Os tipos de serviços de tráfego aéreo que podem ser prestados por um titular de um certificado, são as que se especificam:
 - (1) Serviço de controlo de área;
 - (2) Serviço de controlo de aproximação;
 - (3) Serviço de controlo de aeródromo;
 - (4) Serviço de informação de voo;
 - (5) Serviço de informação de voo aeródromo;
 - (6) Serviço de alerta;
 - (7) Qualquer outro serviço prestado em conformidade com a seção 17.C.
- (c) Um certificado de serviços de tráfego aéreo determina o aeródromo ou o espaço aéreo onde o serviço é prestado, ou o tempo durante o qual este é prestado, e pode incluir as condições que a autoridade aeronáutica considere adequadas.

17.B.170 Rutura de serviço

- (a) Quando houver rutura de serviço, o prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer os seguintes procedimentos:
 - (1) Informar a autoridade aeronáutica sobre, qualquer rutura planeada para a prestação de serviços de tráfego aéreo que possa ter um impacto na segurança;
 - (2) Investigar qualquer rutura não planeada da prestação dos serviços de tráfego aéreo;
 - (3) Comunicar à autoridade aeronáutica, imediatamente após a ocorrência, as circunstâncias que envolvem qualquer rutura não planeada da prestação dos serviços de tráfego aéreo, quando a rutura tiver afetado ou poderia ter afetado a segurança do tráfego aéreo.



(b) As ruturas indicadas nos termos do parágrafo (a) devem incluir, mas não estão limitados a qualquer:

- (1) Falha para começar a vigia dentro dos 15 (quinze) minutos do tempo de abertura promulgado;
- (2) Rutura, superior a 10 (dez) minutos, para a prestação normal de um serviço de tráfego aéreo;
- (3) Redução do período de vigia, por mais de 30 (trinta) minutos, a partir da promulgação fora do período de tempo de vigia.

17.B.175 Mudança no nível de serviço

- (a) O titular de um certificado de serviço de tráfego aéreo, que tem a intenção de reduzir ou aumentar o horário de funcionamento de um equipamento ATS, deve fornecer à autoridade aeronáutica um aviso justificando a razão de tal medida, com o mínimo de 90 (noventa) dias de antecedência.
- (b) O titular de um certificado de serviço de tráfego aéreo, deve ainda fornecer uma nova programação do horário de serviços proposta para os 12 (doze) meses seguintes de funcionamento.
- (c) Antes do titular do certificado começar a sua nova programação, deve obter uma aprovação prévia por escrito da autoridade aeronáutica.

17.B.180 Exibição do certificado

- (a) O titular de um certificado de serviço de tráfego aéreo deve exibir uma cópia do certificado na sua sede, num lugar seguro e de destaque, à disposição do público.
- (b) Se uma cópia do certificado não for exibida, ele deve apresentar o certificado original a um inspetor da autoridade aeronáutica sempre que este o solicitar.

17.B.200 REQUISITOS DE CERTIFICAÇÃO DE PESSOAL

17.B.205 Requisitos de pessoal

- (a) O titular de um certificado de serviço de tráfego aéreo deve nomear um administrador responsável, que a autoridade aeronáutica aprovar, investido da autoridade corporativa necessária para garantir que todas as atividades desenvolvidas pela organização e indicadas no seu manual de operações possam ser financiadas e executadas em conformidade com os requisitos estabelecidos neste CV-CAR e demais regulamentos aplicáveis.
- (b) Para conduzir as operações de serviço de tráfego aéreo, o prestador de serviço deve nomear uma pessoa ou um grupo de pessoas, sujeitos a aprovação da autoridade aeronáutica, responsáveis para garantir a manutenção do cumprimento dos requisitos aplicáveis:
 - (1) A pessoa, ou pessoas, designadas como responsável devem representar a estrutura de gestão do prestador de serviço de tráfego aéreo, e ser responsável por todas as funções especificadas no presente CV-CAR;
 - (2) Os responsáveis designados devem estar subordinados e responder diretamente ao administrador responsável.
- (c) Nos termos do parágrafo (b) o titular do certificado de serviço de tráfego aéreo deve dispor de pessoal qualificado com competência comprovada na aviação civil, disponível para prestar serviço a tempo inteiro nas seguintes posições:
 - (1) Responsável do serviço de tráfego aéreo;
 - (2) Responsável dos órgãos ATS.

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

- (d) Os requisitos adicionais relativos ao pessoal de gestão são estabelecidos por regulamento da autoridade aeronáutica.
- (e) Os indivíduos que prestem serviço nas posições exigidas ou aprovadas sob esta secção e qualquer pessoa em posição de exercer controlo sobre as operações conduzidas sob o certificado de serviço de tráfego aéreo devem:
 - (1) Estar qualificados mediante instrução, experiência e conhecimentos especializados;

(2) Desempenhar as suas funções de maneira a satisfazer os requisitos regulamentares aplicáveis e manter a segurança das operações; e

(3) Na medida das suas responsabilidades, possuir uma compreensão total das seguintes matérias em relação às operações do titular do certificado:

- (i) Normas de segurança aeronáutica e práticas de operação seguras;
- (ii) Legislação aeronáutica nacional;
- (iii) Especificações de operações do titular do certificado;
- (iv) Requisitos em matéria de manuais previstos neste CV-CAR.

(f) O titular do certificado de serviço de tráfego aéreo deve tomar medidas para garantir a continuidade da supervisão, se as operações forem conduzidas na ausência de qualquer elemento do pessoal de gestão exigido.

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

(h) Uma pessoa em serviço numa posição de gestão exigida para o titular de um certificado de serviço de tráfego aéreo não pode estar ao serviço de outrem, numa posição similar, a não ser que uma autorização seja emitida pela autoridade aeronáutica.

(i) O prestador de serviço de tráfego aéreo deve manter registos adequados da experiência, das qualificações e da formação do pessoal, de modo a demonstrar a conformidade com o parágrafo (e).

(j) O titular de um certificado de serviço de tráfego aéreo deve notificar a autoridade aeronáutica, qualquer alteração do pessoal ou qualquer vaga em qualquer das posições enunciadas no parágrafo (b), num período de 10 (dez) dias após a verificação de tal alteração ou vaga;

(k) A autoridade aeronáutica pode recusar a indicação para o cargo de responsável requerido neste CV-CAR, se o indicado for abrangido por uma das condições inelegibilidade referida no regulamento da autoridade aeronáutica.

(l) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve afetar, empregar ou contratar pessoal suficiente para apoiar e prestar os serviços de tráfego aéreo e qualquer formação ou avaliação relacionada listada no manual de operações do prestador de serviços de tráfego aéreo.

(m) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve ainda:

- (1) Estabelecer procedimentos para avaliar, a competência do pessoal autorizado pelo prestador a prestar os serviços de tráfego aéreo, instrução, treinamento, exames e atividades de apoio listadas no manual de operações do prestador;
- (2) Facultar, por escrito, ao pessoal autorizado qual o âmbito das suas responsabilidades;
- (3) Assegurar que o pessoal autorizado possui licenças e qualificações apropriadas, e que estas estejam válidas e emitidas ao abrigo CV-CAR 2.3;
- (4) Assegurar que o pessoal autorizado exerça apenas os privilégios da sua qualificação, se estiver familiarizado com todas as informações relevantes e em vigor;
- (5) Facilitar e monitorar, para que os titulares de licença e qualificações dos serviços de tráfego aéreo, cumpram com os requisitos de experiência recente previstos no CV- CAR 2.3;
- (6) Assegurar que o controlador de tráfego aéreo não exerça os privilégios da sua qualificação ou qualificações:
 - (i) Se não cumprir todos os averbamentos constantes do seu atestado médico;
 - (ii) Quando qualquer diminuição da sua aptidão médica possa torná-lo incapaz de exercer com segurança esses privilégios;



2 473000 009829

- (7) Assegurar que os controladores de tráfego aéreo falam e entendam as línguas usadas para comunicações de radiotelefonía, conforme especificado no CV-CAR 2.3;
- (8) Assegurar que ninguém desempenhe funções de controlador de tráfego aéreo:
 - (i) 8 (oito) horas após consumir álcool;
 - (ii) Sob a influência de álcool; ou
 - (iii) Sob a influência de qualquer droga ou outra substância que prejudique as faculdades da pessoa, na medida em que a segurança da aviação possa ser afetada.

17.B.210 Formação ATS

- (a) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos e programas para a formação e avaliação do seguinte pessoal:
 - (1) Controladores de tráfego aéreo;
 - (2) Pessoal diretamente envolvido na prestação de um serviço de telecomunicações aeronáuticas HF;
 - (3) Pessoal diretamente envolvido em atividades de apoio a controladores de tráfego aéreo qualificados;
 - (4) Operadores de informação de voo de aeródromo.
- (b) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para assegurar que o pessoal que dá instrução num ambiente operacional possui uma autorização adequada e atualizada de instrutor ATS em conformidade com o regulamento da autoridade aeronáutica.

17.B.300 REQUISITOS DE CERTIFICAÇÃO DE INSTALAÇÃO E EQUIPAMENTOS

17.B.305 Requisitos de instalação e equipamentos

- (a) O prestador de serviços de tráfego aéreo que pretende obter ou manter um certificado, deve possuir instalações adequadas aos serviços de tráfego aéreo listadas no seu manual de operações, devendo assegurar a construção de:
 - (1) Torres de controlo do aeródromo;
 - (2) Centros de controlo de área;
 - (3) Serviços de informação de voo de aeródromo;
 - (4) Centros de informação de voo.
- (b) O prestador de um serviço de controlo de aeródromo, ou um serviço de informação de voo de aeródromo, deve estabelecer procedimentos para garantir que qualquer torre de controlo ou serviço de informação de voo do aeródromo, listado no manual de operações do prestador de serviços de tráfego aéreo, seja:
 - (1) Construído e localizado numa posição capaz de assegurar, a visibilidade máxima possível do tráfego do aeródromo, a proteção contra clarão e reflexo e a proteção contra ruído;
 - (2) Salvaguardado contra qualquer desenvolvimento que afete os requisitos do parágrafo anterior;
 - (3) Localizado em local que permite ao controlador ter uma boa visibilidade, tenha lavabos que permitem que haja a mínima interrupção possível na prestação dos serviços de tráfego aéreo ou a sua degradação, e que, principalmente, na sala de controlo visual, tenha espaços de armazenamento e preparação de pequenas refeições;
 - (4) Dotado de equipamentos para comunicação oral bidirecional, com:
 - (i) Aeronaves no espaço aéreo ou no espaço aéreo adjacente, sobre o qual o prestador de serviços de tráfego aéreo tenha responsabilidade;
 - (ii) Aeronaves, veículos e pessoas, na área de manobra ou adjacentes à mesma;

- (5) Munidos com pelo menos os seguintes equipamentos:
 - (i) Um sistema ou sistemas de visualização concebido para mostrar a disposição do tráfego em curso e o tráfego pendente do aeródromo, juntamente com informações suplementares para cada aeronave;
 - (ii) Gerador de energia;
 - (iii) Mapas e gráficos adequados e atualizados;
 - (iv) Binóculos;
 - (v) Relógios;
 - (vi) Livro de registo;
 - (vii) Indicador de temperatura exterior;
 - (viii) Visualização de QNH;
 - (ix) Lâmpada de sinal com funções verdes, vermelhas e brancas;
 - (x) Telefones;
 - (xi) Monitores de estado de funcionamento para auxílios de aproximação e aterragem e qualquer via de serviço;
 - (xii) Postos de controlo de visibilidade e altura das nuvens;
 - (xiii) Gravador de voz e, quando aplicável, de gravação de dados;
 - (xiv) Painel de direção e velocidade do vento;
 - (xv) Alarme de alerta audível;
 - (xvi) Terminal de AFTN ou, nos casos previstos numa carta acordo ATS, um meio alternativo de receção e transmissão de informação normalmente transmitida por AFTN;
 - (xvii) Painel de controlo de iluminação do aeródromo, se for necessário; e
- (6) Equipado com duas fontes independentes da regulação do altímetro atualizado, pelo menos, um dos quais deve ter um barómetro aneroide ou altímetro barométrico situado na sala de controlo visual.
- (c) O prestador de serviço de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para garantir que os centros de controlo de área, centros de informação de voo, e serviço de controlo de aproximação sejam:
 - (1) Equipados com um dispositivo que permita o máximo possível a comunicação oral bidirecional e, quando aplicável, com comunicação de dados com aeronaves no espaço aéreo ou no espaço aéreo adjacente, sobre o qual o prestador de serviços de tráfego aéreo tenha responsabilidade; e
 - (2) Munidos com pelo menos os seguintes equipamentos:
 - (i) Um sistema ou sistemas de visualização concebidos para mostrar a disposição de voos em curso e pendentes, juntamente com informações suplementares para cada aeronave;
 - (ii) Gerador de energia;
 - (iii) Mapas e gráficos adequados e atualizados;
 - (iv) Relógios;
 - (v) Livro de registo;
 - (vi) Monitor de estado de funcionamento, conforme adequado, para os auxílios à navegação, aproximação e aterragem;
 - (vii) Telefones;
 - (viii) Gravador de voz e, quando aplicável, com gravador de dados;
 - (ix) Terminal AFTN;



(x) Monitor de estado de funcionamento do ILS no controlo de aproximação ou posição de funcionamento do radar de controlo de aproximação para o aeródromo em causa, para posições operacionais de controlo de aproximação;

(xi) Painel de visualização da direção e velocidade do vento, alimentada a partir da mesma fonte que o equipamento correspondente na torre de controlo do aeródromo, para posições operacionais de controlo de aproximação responsáveis pela aeronave na aproximação final, na aterragem ou descolagem;

(xii) De informação sobre *windshear* que podem afetar negativamente as aeronaves nos trajetos de aproximação ou descolagem ou durante aproximação *circling*, nos órgãos que prestam serviço de controlo de aproximação para a aproximação final, aterragem e descolagem.

(d) O prestador de serviço de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para assegurar que o equipamento de telecomunicações aeronáuticas exigido nos parágrafos (b) e (c) sejam operados de acordo com o CV-CAR 19.

(e) O prestador de serviço de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para garantir que os órgãos de visualização utilizadas pelos serviços de tráfego aéreo estejam posicionadas de acordo com a relativa importância das informações apresentadas e que seja de fácil uso do pessoal em questão.

(f) Os equipamentos exigidos nos parágrafos (b) (4) e (5), e parágrafos (c) (1) e (2), deve ter um nível de fiabilidade, disponibilidade e equipamento alternativo, que minimize a possibilidade de falha, de não disponibilidade ou perda significativa de desempenho.

(g) O prestador de serviço de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para garantir que monitores de estado de funcionamento exigidos nos parágrafos (b) (5) (xi) e parágrafos (c) (2) (vi) e (x) são equipados com:

- (1) Um sinal auditivo para indicar uma mudança de situação;
- (2) Uma indicação visual da situação atual.

(h) O prestador de serviço de tráfego aéreo deve assegurar que os boletins meteorológicos e previsões atuais são fornecidos às estações de comunicação.

(i) Uma cópia dessas informações deve ser enviada para o centro de informações de voos ou centro de controlo de área.

17.B.310 Notificação do estado das instalações

(a) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para fornecer aos utilizadores dos seus serviços de tráfego aéreo, informações operacionais relevantes e quaisquer alterações no estado de funcionamento de cada instalação ou serviço listado no manual de operações do prestador.

(b) Os procedimentos devem garantir que:

- (1) As informações operacionais para os serviços de tráfego aéreo são encaminhadas para o prestador de serviço de informação aeronáutica, certificado de acordo com o CV-CAR 15;
- (2) Os usuários de um serviço de tráfego aéreo devem ser informados, sem demora, de qualquer alteração no estado operacional do equipamento ou serviço que possa afetar a segurança da navegação aérea e, salvo quando a mudança for de natureza temporária, a informação relativa a qualquer alteração no estado operacional é encaminhada para o prestador do serviço de informação aeronáutica para o serviço NOTAM.

17.B.400 REQUISITOS DE FUNCIONAMENTO

17.B.405 Estabelecimento e transferência de serviço

O prestador de serviços de tráfego aéreo que se candidata a um certificado deve juntar ao pedido:

- (1) Uma proposta do plano das horas de serviço para os primeiros 12 (doze) meses de operação, para cada aeródromo e espaço aéreo; e
- (2) Um resumo da avaliação de segurança consideradas previamente ao pedido de certificação, com respeito a um aeródromo ou espaço aéreo, não equipado com um serviço de tráfego aéreo.

17.B.410 Administração de turno

(a) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer um procedimento para garantir que:

- (1) Seja previsto um tempo apropriado no início e fim de cada turno, para o desempenho dos deveres exigidos antes de prestar e depois de terminar a prestação de um serviço de tráfego aéreo; e
- (2) Um mínimo de 5 (cinco) minutos é estabelecido para cada mudança de turno em todas as posições operacionais ATS.

(b) O requerente deve disponibilizar um local de descanso para o alívio da pressão, fadiga e tensão operacionais.

17.B.415 Prevenção de fadiga

O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para garantir que os controladores de tráfego aéreo não se sujeitem à fadiga, assegurando que:

- (1) O período máximo de trabalho contínuo não pode exceder 6 (seis) horas, seguido de um intervalo para descanso longe do ambiente ATC;
- (2) Deve ser disponibilizada uma sala de descanso para o alívio da pressão, fadiga e tensão operacionais;
- (3) A duração do turno não deve exceder 8 (oito) horas.

17.B.420 Registo

(a) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer sistemas e procedimentos para identificar, recolher, indexar, arquivar, armazenar, assegurar, manter, aceder e dispor de registos, necessários para:

- (1) A prestação operacional dos serviços de tráfego aéreo;
- (2) Auxiliar na investigação de acidente ou incidente.

(b) Os registos devem incluir:

- (1) Comunicações telefónicas;
- (2) Emissões de rádio e comunicações;
- (3) Trocas de dados digitais ar-terra;
- (4) Informações radar;
- (5) Planos de voo registados, incluindo planos padronizados e repetitivos;
- (6) Fitas de progresso de voo;
- (7) Escalas de serviço do pessoal;
- (8) Informação meteorológica e aeronáutica adequada, salvo quando a informação é mantida por um período equivalente por uma organização meteorológica ou AIS;
- (9) Um registo de cada revisão de garantia de qualidade interna realizada no âmbito dos procedimentos exigidos em 17.C.205, que deve especificar as atividades revistas e quaisquer ações corretivas e preventivas de acompanhamento necessárias.

(c) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve:

- (1) Estabelecer sistemas e procedimentos para garantir a gravação eletrónica de:
 - (i) Todas as comunicações ATS por rádio e telefone;
 - (ii) Todas as comunicações ar-terra de alta frequência;
 - (iii) Todos os dados relevantes do equipamento radar primário e secundário ou obtidos através de ADS, usados na prestação ou apoio de um serviço ATC, e deve ser registado automaticamente e puder ser utilizado na investigação de acidentes e incidentes, busca e salvamento, controlo de tráfego aéreo e na avaliação dos sistemas de vigilância e instrução do pessoal;
- (2) Estar equipado com dispositivos para gravar as conversações das estações de trabalho, dos controladores de tráfego aéreo e com capacidade de reter a informação registada durante pelo menos 24 horas de operação.



- (d) As gravações automáticas devem ser conservadas durante um período de, pelo menos, 30 trinta (dias) e quando as gravações são pertinentes às investigações de acidentes e incidentes, elas devem ser guardadas por períodos de tempo maiores até que seja evidente que elas já não são mais necessárias.
- (e) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer sistemas e procedimentos para garantir que os registos eletrónicos exigidos pelo parágrafo (c), incluam gravação de tempo correto até 5 (cinco) segundos UTC, conforme determinado por referência da estação padrão de tempo ou padrão de tempo GPS, replicando as comunicações orais e, se for o caso, a imagem radar, aplicando-se ao posto de operações específico, devendo esta ser acompanhada de uma declaração com uma descrição completa das diferenças entre as gravações.

Nota: A expressão imagem radar inclui qualquer apresentação visual da posição da aeronave obtida de qualquer maneira.

- (f) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer sistemas e procedimentos para garantir que todos os registos sejam suficientemente claros para transmitir as informações necessárias, salvo quando é exigida a duplicação de registos.
- (g) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para assegurar que os registos referidos no parágrafo (b) são conservados por 31 (trinta e um) dias, a partir da data do registo dos dados, salvo nos casos referentes as escalas de serviço do pessoal que devem ser conservados durante 2 (dois) anos.

17.B.425 Livro de registos de posição

- (a) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para garantir que um livro de registo, com páginas numeradas sequencialmente, é mantido no órgão ATS, e, quando um órgão tem áreas de operações fisicamente separadas, em cada um desses locais dentro do órgão.
- (b) O procedimento deve assegurar que:
- (1) O livro de registo é mantido por um superior hierárquico de serviço, ou a pessoa em serviço num posto de operações designado;
 - (2) O livro de registo é mantido durante todo o horário de serviço do órgão ou da sala de operações;
 - (3) Todos os registos incluem o tempo de entrada;
 - (4) A pessoa responsável pela manutenção de um livro de registo, assina e efetua transferência de responsabilidade por sucessivos registos;
 - (5) As entradas de livro de registo devem ser:
 - (i) Concebidas em sequência cronológica e a tinta permanente;
 - (ii) Feitas sem rasura, distorção ou eliminação;
 - (iii) Corrigidas traçando uma única linha através de uma informação errónea e rubricando a correção;
 - (6) Os tempos reais de abertura e encerramento do horário de serviço são registados no livro de registo, juntamente com todas as justificações das alterações de horas de serviço publicadas;
 - (7) Os livros de registo devem ser arquivados por um período de 3 (três) anos, a partir da data do último registo feito.
- (c) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer um procedimento para garantir a manutenção de um registo de um posto de operações quando essa informação não estiver disponível no livro de registo exigido pelo parágrafo (a).
- (d) O procedimento deve assegurar que o registo do posto de operações:
- (1) Contém informações suficientes para identificar:
 - (i) Quando o posto esteve em operação;
 - (ii) Os serviços prestados a partir desse posto;
 - (iii) A identidade do indivíduo que presta esse serviço;
 - (2) É mantido por um período de 31 (trinta e um) dias a partir da data do preenchimento do livro de registo.

17.B.430 Documentação

- (a) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve dispor de manuais técnicos relevantes e todos os outros documentos necessários à prestação e exploração dos serviços listados no seu manual de operações, mantendo igualmente cópias dos mesmos.
- (b) O prestador deve estabelecer um procedimento para controlar toda a documentação referida no parágrafo (a), devendo assegurar que:
- (1) Toda a documentação recebida é revista e tratada, quando necessário, por pessoal autorizado;
 - (2) Toda a documentação recebida é analisada e aprovada antes da sua emissão;
 - (3) As questões atuais referentes a toda a documentação pertinente devem estar disponíveis para o pessoal, nos lugares que lhes permitem o acesso a essa documentação, quando necessário;
 - (4) Toda a documentação que não está em vigor deve ser prontamente removida dos lugares onde são emitidos ou utilizados;
 - (5) Quaisquer documentos que não estejam em vigor e que estejam arquivados, devem ser devidamente identificados como tais;
 - (6) As alterações à documentação são revistas e aprovadas por pessoal autorizado que deve ter acesso à informação de base pertinente sobre a qual se baseia essa revisão e aprovação;
 - (7) A versão atualizada de cada item da documentação pode ser identificada para impedir o uso de edições revogadas.

17.B.435 Manual de operações ATS

- (a) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve apresentar à autoridade aeronáutica, para aprovação, um manual de operações contendo:
- (1) Uma declaração assinada pelo administrador responsável, em nome da organização do prestador, confirmando que o manual de operações e quaisquer manuais incluídos:
 - (i) Definem a organização e demonstram os meios e métodos para garantir a conformidade contínua com esta e qualquer outro regulamento aplicável;
 - (ii) Sejam cumpridos pelo seu pessoal em todos os momentos;
 - (2) Os títulos e os nomes dos superiores hierárquicos ou exigidos em 17.B.205 (a) e (c);
 - (3) Os deveres e responsabilidades dos superiores hierárquicos especificados no parágrafo (a), incluindo assuntos para os quais eles têm a responsabilidade de lidar diretamente com a autoridade aeronáutica em nome da organização;
 - (4) Um organograma mostrando as linhas de responsabilidade dos superiores hierárquicos especificados no parágrafo (a) e (c);
 - (5) No caso de uma organização que presta serviços de tráfego aéreo em mais de um órgão ATS, um quadro indicando os locais dos órgãos ATS, o aeródromo ou o espaço aéreo a ser atendido e os serviços prestados;
 - (6) Quadro do pessoal para o órgão ATS do prestador;
 - (7) Procedimentos relativo à competência, qualificações, manutenção da prática operacional vigente e adequação de pessoal;
 - (8) Procedimentos exigidos sobre a formação e avaliação do pessoal ATS, e sobre as qualificações dos formadores ATS;
 - (9) Uma descrição dos sistemas de visualização;
 - (10) Informações relativas às horas de serviço, estabelecimento de um serviço de tráfego aéreo e quaisquer disposições transitórias;
 - (11) Procedimentos relativos à administração de turnos;



- (12) Procedimentos sobre controlo de documentação;
- (13) Planos de contingência;
- (14) Programa segurança;
- (15) Sistemas e procedimentos sobre os requisitos de coordenação;
- (16) Procedimentos sobre a notificação relativas às condições das instalações;
- (17) Sistemas e procedimentos sobre os requisitos gerais de informação;
- (18) Sistemas e procedimentos sobre informações meteorológicas e relatórios;
- (19) Sistemas e procedimentos exigidos relativos à prestação de serviços de controlo de área e de controlo de aproximação;
- (20) Sistemas e procedimentos sobre a prestação de serviço de controlo de aeródromo;
- (21) Procedimentos sobre a responsabilidade do controlo;
- (22) Procedimentos sobre a aplicação das prioridades;
- (23) Procedimentos sobre controlo de fluxo;
- (24) Procedimentos sobre capacidade ATC
- (25) Procedimentos sobre autorizações ATC;
- (26) Procedimentos sobre a atribuição dos níveis de cruzeiro;
- (27) Procedimentos sobre desvios de uma autorização ATC;
- (28) Sistemas e procedimentos sobre a prestação de serviço de informação de voo;
- (29) Sistemas e procedimentos sobre a prestação de serviço de informação de voo do aeródromo;
- (30) Sistemas e procedimentos sobre a prestação de serviço de alerta;
- (31) Procedimentos sobre o processamento dos planos de voo;
- (32) Procedimentos em relação ao tempo;
- (33) Procedimentos de regulação do altímetro;
- (34) Procedimentos de rádio e telefone;
- (35) Procedimentos sobre a prestação de serviços radar;
- (36) Procedimentos sobre emergências de aeronaves e operação irregular;
- (37) Procedimentos após um incidente grave ou acidente;
- (38) Procedimentos relativos a incidentes;
- (39) Procedimentos sobre a recolha e gestão de documentos;
- (40) Procedimentos sobre a manutenção de diários de bordo e registos de posição;
- (41) Procedimentos sobre interrupções do serviço;
- (42) Sistemas, procedimentos e programas sobre a garantia da qualidade interna;
- (43) Sistemas, procedimentos e programas sobre sistema de gestão da segurança;
- (44) Procedimentos para controlar, alterar e distribuir o manual de operações.

(b) O manual de operações de serviços de tráfego aéreo pode ser desenvolvido numa ou mais partes, incluindo suplementos de manuais específicos para cada serviço ou localização.

(c) O manual de operações do prestador deve ser aprovado pela autoridade aeronáutica.

17.B.440 Conformidade permanente

O prestador de serviços de tráfego aéreo deve:

- (1) Manter, pelo menos, uma cópia completa e atualizada do seu manual de operações no órgão ATS indicada no seu manual

de operações, a não ser que os manuais relativos apenas a um determinado local sejam necessários de ser mantido em locais principais e no órgão em causa;

- (2) Cumprir todos os procedimentos e normas constantes do seu manual de operações;
- (3) Disponibilizar cada parte em vigor do seu manual de operações para o pessoal que necessite dessas partes a exercer as suas funções;
- (4) Notificar imediatamente a autoridade aeronáutica de qualquer mudança relativa a endereço de serviço, número de telefone ou número de fax.

17.B.445 Alteração na organização

(a) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve garantir que o seu manual de operações é alterado de modo a manter uma descrição atualizada da organização e serviços do prestador.

(b) O prestador deve garantir que todas as alterações feitas ao manual de operações do prestador:

- (1) Satisfaçam os requisitos vigentes no presente CV-CAR;
- (2) Cumpram os procedimentos de alteração contidas no manual.

(c) O prestador de serviço de tráfego aéreo deve fornecer à autoridade aeronáutica uma cópia de cada alteração do manual de operações do prestador tão quanto possível e logo após a sua incorporação no manual, a não ser que a mesma tenha sido previamente enviada à autoridade aeronáutica:

- (1) Com, pelo menos, 30 (trinta) dias úteis anteriores à data prevista de entrada em vigor;
- (2) Até à data em que entram em vigor, nos casos de alterações de natureza urgente ou imediata.

(d) Quando um prestador fizer uma proposta de uma alteração referentes aos casos enunciados abaixo, é necessário haver uma notificação prévia e aprovação por parte da autoridade aeronáutica:

- (1) O Administrador responsável;
- (2) O responsável ATC;
- (3) Qualquer aspeto da gestão do tráfego aéreo que possa ter um impacto negativo sobre os serviços de tráfego aéreo prestados por Estados responsáveis pelo espaço aéreo adjacente.

(e) A autoridade aeronáutica pode prescrever as condições em que um prestador pode operar durante ou após qualquer uma das alterações especificadas no parágrafo (d).

(f) Um prestador deve cumprir todas as condições que forem determinadas em consequência do disposto no parágrafo (e).

(g) Se qualquer das alterações previstas no presente regulamento exigir uma alteração do manual, o prestador deve enviar o mesmo à autoridade aeronáutica, logo que possível.

(h) O prestador deve fazer essas alterações ao manual de operações que a autoridade aeronáutica considerar necessárias ao interesse da segurança da aviação.

17.B.450 Programa de segurança

(a) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve preparar um programa de segurança ATS a ser aprovado pela autoridade aeronáutica.

(b) O programa de segurança ATS deve especificar os requisitos físicos de segurança, práticas e procedimentos a serem observados para fins de minimização do risco de destruição, danos ou interferência com a operação de qualquer órgão ATS conduzida pelo prestador, onde tal destruição, dano ou interferência são suscetíveis de colocar em risco a segurança das aeronaves.

(c) Sem prejuízo do disposto no parágrafo (b), o programa de segurança deve especificar os requisitos de segurança física, práticas e procedimentos que possam ser necessários:

- (1) Para garantir que as entradas para as instalações permanentes ATS operadas pelo prestador sejam sujeitas a controlo de acesso, em todos os momentos, de modo a evitar a entrada de pessoas não autorizadas;



- (2) Para proteger o pessoal em serviço;
- (3) Para ser seguido no caso de uma ameaça de bomba ou outra ameaça de violência contra um órgão ATS;
- (4) Para monitorizar edifícios do órgão ATS sem vigilância a fim de garantir que seja detetada qualquer intrusão ou interferência.

17.B.455 Plano de contingência

- (a) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve elaborar e submeter à aprovação da autoridade aeronáutica um plano de contingência que prevê o fluxo de tráfego seguro e ordenado em caso de uma rutura, interrupção ou suspensão temporária de um serviço de tráfego aéreo ou de serviços de apoio afins.
- (b) Para além do disposto no parágrafo anterior, o prestador de serviço de tráfego aéreo para prestar serviço na FIR Oceânica do Sal deve especificar no seu plano, disposições para a continuação do fluxo seguro e ordenado do tráfego internacional que não aterre em Cabo Verde.

Nota: Os procedimentos gerais que o prestador de serviço de navegação aérea deve adotar durante uma situação de contingência constam de regulamentação complementar, os quais devem ser incluídos no plano de contingência.

- (c) A metodologia de avaliação dos riscos, bem como as contra medidas aplicáveis devem estar em conformidade com os critérios do SGSO.

17.C REQUISITOS Operacionais

17.C.100 GERAL

17.C.105 Dados aeronáuticos

- (a) A determinação e notificação dos dados aeronáuticos relativos aos serviços de tráfego aéreo devem ser efetuados pelo prestador de serviços de tráfego aéreo, em conformidade com os requisitos de exatidão e integridade fixados nas Tabelas 1 a 5 do apêndice 5 do Anexo 11 da ICAO, considerando, ao mesmo tempo, os procedimentos do sistema de qualidade estabelecido.
- (b) Os requisitos de exatidão dos dados aeronáuticos se baseiam num nível de probabilidade de 95% e para esse efeito devem ser identificados três tipos de dados de posição:
 - (1) Pontos resultantes de levantamento topográfico, como são os casos de posição das ajudas para a navegação;
 - (2) Pontos calculados, como são os casos cálculos matemáticos a partir de pontos conhecidos resultantes do levantamento topográfico para estabelecer pontos no espaço e pontos de referência;
 - (3) Pontos declarados, como são os casos dos pontos dos limites das regiões de informação de voo.

Nota: As especificações que regem o sistema de qualidade encontram-se no CV-CAR 15.

- (c) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve assegurar de que se mantenha a integridade dos dados aeronáuticos em todo o processo de dados, desde o levantamento topográfico e origem, até ao próximo usuário previsto.
- (d) Os procedimentos de validação e verificação, em conformidade com a classificação aplicável dos dados de acordo e com a sua integridade, devem assegurar que:
 - (1) Os dados ordinários, evite a alteração durante todo o processamento dos dados;
 - (2) Os dados essenciais, não tenham sido alterados em alguma etapa do processo, e que possam incluir processos adicionais, caso seja necessário, para abordar riscos potenciais em toda a arquitetura do sistema, de modo a assegurar a integridade dos dados nesse nível; e
 - (3) Os dados críticos, não tenham sido alterados em alguma etapa do processo, e que incluam outros processos de assegurar a integridade para mitigar plenamente os efeitos

das falhas identificadas mediante uma análise exaustiva de toda a arquitetura do sistema, como riscos potenciais para a integridade dos dados.

Nota: Os textos de orientação sobre o processamento de dados aeronáuticos e informação aeronáutica encontram-se no Documento DO-200A da RTCA e no Documento ED-76 da Organização Europeia para o equipamento da aviação civil (EUROCAE), Normas para o processamento de dados aeronáuticos.

- (e) O conjunto de dados aeronáuticos eletrónicos deve ser protegido pelo prestador de serviço de tráfego aéreo mediante a inclusão nos conjuntos de dados, de uma verificação por redundância cíclica (CRC) de 32 bits implementada pela aplicação que corresponde a esse conjunto, devendo se aplicar à proteção de todos os níveis de integridade dos conjuntos de dados, conforme se estabelece no paragrafo (b).

Nota: Os textos de orientação sobre o uso de um algoritmo CRC de 32 bits para implementar uma proteção dos conjuntos de dados aeronáuticos eletrónicos pode ser encontrado no Manual para os Serviços de Informação Aeronáutica, Documento 8126 da ICAO.

- (f) As coordenadas geográficas que indiquem a latitude e a longitude são utilizadas pelo serviço de informação aeronáutica em função da referência geodésica do WGS-84, identificando as coordenadas geográficas que se tenham transformado as coordenadas WGS-84 por meios matemáticos e cuja exatidão com arranjos ao trabalho topográfico original sobre o terreno não satisfaça os requisitos estabelecidos no apêndice 5, Tabela 1 do Anexo 11 da OACI.

- (g) O grau de exatidão do trabalho topográfico sobre o terreno e as determinações e cálculos derivados do mesmo são tais que os dados operacionais de navegação resultantes correspondente às fases de voo se encontrem dentro dos desvios máximos, referente a um marco de referência apropriado, conforme se indica nas tabelas do apêndice 5 do Anexo 11 da ICAO.

Nota 1: Um marco de referência apropriado será o que permite aplicar o WGS-84 a uma posição determinada e na função desta se expressa todos os dados de coordenadas.

Nota 2: As especificações que regem a publicação dos dados aeronáuticos são apresentados no CV-CAR 20 e no CV-CAR 15.

Nota 3: Relativamente aqueles pontos ou pontos de referência que possam servir com dupla finalidade, por exemplo ponto de espera e ponto de aproximação frustrada, se aplica o grau de exatidão mais elevada.

17.C.110 Altitude mínima de voo

- (a) O prestador de serviço de tráfego aéreo deve determinar as altitudes mínimas de voo relativamente a cada rota e área de controlo ATS sobre o seu território, devendo submete-las à aprovação da autoridade aeronáutica.
- (b) As altitudes mínimas de voo determinadas devem proporcionar, no mínimo, uma margem de área livre de obstáculos por cima do obstáculo determinante situado dentro da área de que se trate.

Nota: No Anexo 15 da ICAO, apêndice 1, é apresentado os requisitos referentes a publicação pelos Estados, de altitudes mínimas de voo e dos critérios aplicados para determina-las. No Documento 8168 da ICAO, Volume II, PANS-OPS, são representados os critérios detalhados de área livre de obstáculos.

17.C.115 Serviço às aeronaves em caso de uma emergência

- (a) O prestador de serviço de tráfego aéreo deve dar maior atenção, assistência e prioridade às aeronaves que se saiba ou se suspeita que se encontram em estado de emergência, inclusive no caso em que sejam objeto de interferência ilícita e informar autoridades competentes, de conformidade com os procedimentos acordados.

Nota: Para indicar que se encontra em situação de emergência uma aeronave equipada com uma capacidade apropriada de sistema de dados ou um *transponder* SSR, deve fazer funcionar o equipamento da seguinte forma:

- (1) No Modo A código 7700;



- (2) No Modo A código 7500, para indicar na forma específica que está sendo sujeito à interferência ilícita;
- (3) Ativar a capacidade de emergência ou urgência apropriada do ADS-B ou ADS-C; ou
- (4) Transmitir a mensagem de emergência apropriado mediante CPDLC.

(b) Nas comunicações entre os órgãos ATS e as aeronaves, nos casos de uma emergência, devem ser observados os princípios relativos a fatores humanos.

Nota: Os textos de orientação sobre princípios relativos a fatores humanos são apresentados no Manual de instrução sobre fatores humanos, Documento 9683 da ICAO e na circular sobre princípios de fatores humanos desenvolvido pela autoridade aeronáutica.

- (c) Quando se saiba ou suspeite que uma aeronave se encontra em situação de interferência ilícita, os órgãos ATS devem atender com prontidão os pedidos da referida aeronave, devendo seguir com a transmissão da informação que proceda, para que o voo se realize com segurança, e medidas necessárias devem ser tomadas para facilitar a realização de todas as fases do voo, especialmente a aterragem, em condições de segurança.
- (d) Quando se saiba ou suspeite que uma aeronave encontra em situação de interferência ilícita, os órgãos ATS, em conformidade com os procedimentos acordados localmente, devem informar imediatamente a entidade competente designada pelo Estado e continuar a trocar informações necessária com o operador ou seu representante designado.

Nota 1: No caso de uma aeronave perdida ou não identificada, pode haver suspeita de que seja uma situação de interferência ilícita.

Nota 2: No parágrafo 2.25.1, capítulo 2 do Anexo 11 da ICAO, são apresentados os procedimentos para confrontar situações de aeronaves perdidas ou não identificadas

Nota 3: O Documento 4444, PANS-ATM, capítulo 15, parágrafo 15.1.3 da ICAO, é apresentado procedimentos mais concretos relacionados com a interferência ilícita.

17.C.120 Requisito de comunicação para a prestação de serviços de tráfego aéreo

- (a) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos e sistemas relativos às comunicações para a prestação de serviços de tráfego aéreo, devendo o órgão de controlo de tráfego aéreo dispor de:
 - (1) Equipamento e meios de comunicação ar-terra e terra-terra para possibilitar que a comunicação direta, rápida, contínua, bidirecional e sem estática, ocorra entre as instalações do aeródromo, o controlo de área e de aproximação, o serviço de informação de voo e aeronaves, devidamente equipadas, que voam na área da sua responsabilidade, com o fim de permitir comunicações oral diretas entre o controlador e o piloto, quer por radiotelegrafia ou através de enlace de dados.
 - (2) Canal de emergência com frequência 121,5 MHz;
 - (3) Canais de comunicação separados para o controlo de tráfego que opera na área de manobra.
- (b) A comunicação dentro da região de informação de voo deve ser fornecida entre os órgãos de serviços de tráfego aéreo, nomeadamente:
 - (1) Controlo da área;
 - (2) Controlo de aproximação;
 - (3) Torre de controlo de aeródromo;
 - (4) Serviços de informação ATS.
- (c) Os órgãos de controlo de tráfego aéreo devem dispor de meios para a comunicação com:
 - (1) Unidade militar apropriada;
 - (2) Serviço meteorológico;
 - (3) Telecomunicações aeronáuticas;

- (4) Serviço de Operações dos Operadores;
- (5) Centro de coordenação de salvamento;
- (6) Centro de informações de voo.
- (d) Os serviços de controlo de tráfego aéreo considerar as seguintes descrições dos meios de comunicação:
 - (1) Discurso direto, ADS-B, ADS-C;
 - (2) Enlace de dados;
 - (3) A combinação com enlace de dados, que deve ser estabelecida instantaneamente, no caso da transferência de controlo em ambiente radar, e dentro 15 (quinze) segundos, para outros fins;
 - (4) Impressas, em não mais de 5 (cinco) minutos;
 - (5) Computadores e gravação automática, em caso de transferências automáticas;
 - (6) Vídeo ou comunicação áudio;
 - (7) Comunicação por voz direta adaptada para comunicação em conferência, de modo que as comunicações devem ser estabelecidas normalmente em 15 (quinze) segundos.
- (e) O centro de controlo de área deve ter meios para a comunicação com todos os centros de controlo de área adjacentes através de acordos regionais de navegação aérea, considerando as descrições dos meios de comunicação previstas no parágrafo anterior.
- (f) Todas as instalações de comunicações por voz diretas ou por enlace de dados entre os diferentes órgãos dos serviços de tráfego aéreo, assim, como, entre os órgãos do serviço de tráfego aéreo e outros órgãos de controlo de tráfego aéreo devem contar com registos automáticos.
- (g) Devem ser fornecidos meios de gravação em todos esses canais de comunicação ar-terra, devendo estas ser retidas por um período de, pelo menos, 30 (trinta) dias.
- (h) As comunicações referidas no parágrafo (e) devem ser efetuadas em todos os casos de maneira que as mensagens estejam na forma adequada para a sua conservação como registo permanente, e são recebidos em conformidade com os tempos de tráfego estipulados nos acordos regionais de navegação aérea.
- (i) O prestador de serviço de navegação aérea deve elaborar procedimentos adequados para as comunicações de voz diretas que permitem estabelecer conexões imediatas em caso de chamada urgente relativa à segurança de uma aeronave, e, quando necessário, a interrupção de outras chamadas menos urgentes em curso no momento.

17.C.125 Plano de voo

- (a) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para a aceitação e tratamento de planos de voo.
- (b) O primeiro órgão ATS a receber um plano de voo, deve assegurar que os procedimentos de aceitação requeridos no parágrafo (a) incluem:
 - (1) Um teste de conformidade com qualquer formato de plano de voo prescrito e convenções de dados;
 - (2) Um teste de integridade, e na medida do possível, de precisão;
 - (3) Provisão para todas as medidas necessárias para tornar o plano aceitável para ATS.
- (c) O prestador serviço de tráfego aéreo que pretende prestar serviço em mais de uma localidade, pode indicar um único órgão ATS da sua organização, para aceitar os planos de voo apresentados em nome de um ou todos os órgãos.
- (d) O prestador de serviços de tráfego aéreo com a intenção de gerir um serviço de planeamento centralizado de voo, deve garantir que o mesmo esteja equipado com:
 - (1) AFTN, fax e meios de contacto de enlace de dados computadorizados, para a aceitação dos planos de voo dos operadores de aeronaves e de qualquer outro órgão ATS;
 - (2) Meios para apresentação antecipada, retenção e ativação de elementos padronizados ou repetitivos de informações do plano de voo.



17.C.130 Tempo

- (a) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer um procedimento para garantir que os relógios de órgãos ATS e outros dispositivos de registo de tempo:
- (1) Usam horário UTC e expressam esse tempo em horas e minutos do dia de 24 (vinte e quatro) horas a partir das 0000 UTC;
 - (2) Estejam certos, com uma margem de erro de até 5 (cinco) segundos UTC, conforme determinado por referência a uma estação padrão de tempo ou padrão de tempo GPS.
- (b) O prestador deve estabelecer um procedimento para garantir que o tempo fornecido esteja certo, admitindo-se uma margem de erro de, mais ou menos, 30 (trinta) segundos. Entretanto, a comunicação de enlace de dados deve ser utilizada por uma unidade de serviço de tráfego aéreo, os relógios e outros dispositivos de tempo e gravação devem ser verificados, quando necessário, para assegurar a hora correta no período de um segundo UTC.
- (c) A hora correta deve obter-se de uma estação de tempo padrão ou, se não for possível, de uma outra estação que tenha obtido a hora correta da estação de tempo padrão.
- (d) O serviço de controlo de aeródromo ou serviço de informações de voo do aeródromo, antes da rolagem de uma aeronave para decolagem, deve fornecer ao piloto o tempo certo, a menos que tenham sido tomadas medidas para que o piloto obtenha essa informação a partir de outras fontes.
- (e) Mediante pedido do piloto de uma aeronave, órgão de serviço de tráfego aéreo deve fornecer o tempo certo.
- (f) O prestador deve garantir que os órgãos de serviços de tráfego aéreo estejam equipados com relógios indicando o tempo em hora, minutos e segundos, claramente visíveis a partir de cada posto de trabalho no órgão em questão.

17.C.135 Procedimentos de regulação do altímetro

O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer um procedimento para garantir que:

- (1) A regulação do altímetro QNH esteja em hectopascas arredondados por defeito para o hectopascal inteiro mais próximo;
- (2) Os QNH ajustados do aeródromo ou da área seja fornecido para todas as aeronaves em contacto inicial via rádio, incluindo aeronaves que avisam ter recebido a transmissão ATIS adequada e atualizada, salvo se já tiver recebida a informação; e
- (3) Os órgãos ATS forneçam a uma aeronave, mediante pedido, os QNH ajustados do aeródromo ou da área atualizados.

17.C.140 Operações de navegação baseada no desempenho

- (a) O prestador de serviço de tráfego aéreo ao utilizar o método de PBN, deve prescrever as especificações para a navegação.
- (b) Quando aplicável, às especificações para a navegação para áreas, rumos ou rotas ATS designadas, devem ser estabelecidas baseando-se nos acordos regionais de navegação aérea.
- (c) Ao designar uma especificação para a navegação, pode ser aplicado determinadas restrições como resultado das limitações da infraestrutura de navegação ou de requisitos específicos da funcionalidade da navegação.
- (d) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve implementar, o quanto antes, as operações de PBN.
- (e) A especificação para a navegação prescrita é a apropriada para o nível dos serviços de comunicações, navegação e tráfego aéreo que é fornecido no espaço aéreo concernente.

Nota: As orientações aplicáveis à PBN e a sua implementação, estão publicadas no Documento 9613, da ICAO, Manual de PBN.

17.C.145 Operações de comunicação baseada no desempenho

- (a) O prestador de serviços de tráfego aéreo ao aplicar a comunicação PBC, deve prescrever as especificações RCP e, se for aplicável, as especificações RCP devem ser estabelecidas conforme os acordos regionais de navegação aérea.

Nota: Ao estabelecer uma especificação RCP, pode ser aplicado limitações que resultem de restrições de infraestrutura de comunicações ou de requisitos específicos das funções de comunicação.

- (b) A especificação RCP estabelecida deve ser apropriada para os serviços de tráfego aéreo proporcionados.

Nota: A informação sobre o conceito de PBCS e textos de orientação sobre a sua aplicação encontram-se no Documento 9869 da ICAO, Manual de PBCS.

17.C.150 Operações de vigilância baseada no desempenho

- (a) O prestador de serviços de tráfego aéreo ao aplicar a PBS, deve estabelecer especificações RSP e, se for aplicável, devem ser estabelecidas as especificações RSP com base nos acordos regionais de navegação aérea.

Nota: Ao estabelecer uma especificação RSP, pode ser aplicado limitações que resultem de restrições de infraestrutura de vigilância e requisitos específicos das funções de vigilância.

- (b) A especificação RSP estabelecida deve ser apropriada para os serviços de tráfego aéreo proporcionados no espaço aéreo concernente.
- (c) Quando o prestador de serviços de tráfego aéreo estabelecer uma especificação RSP para a PBS, os órgãos ATS devem estar dotadas de um equipamento que tenha uma capacidade de desempenho que se ajuste às especificações RSP estabelecidas.

Nota: O Documento 9869 da ICAO, Manual de PBCS contém informação sobre o conceito PBCS e textos de orientação relativos à sua aplicação.

- (d) A especificação de navegação prescrita deve ser adequada ao nível de comunicações, navegação e serviços de tráfego aéreo prestados no espaço aéreo em questão.

Nota: No Manual de PBN, Documento 9613 da ICAO, publicam-se orientações aplicáveis à PBN e a sua implementação.

- (e) A especificação de navegação prescrita deve ser adequada ao nível de comunicações, navegação e serviços de tráfego aéreo prestados no espaço aéreo de Cabo Verde.

17.C.155 Prescrição de desempenho da comunicação requerida

- (a) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer os tipos de RCP, conforme aplicável, para áreas designadas, trajetos ou rotas ATS, com base em acordos regionais de navegação aérea.
- (b) O tipo de RCP prescrito, deve ser adequado ao nível de comunicações, navegação e serviços de tráfego aéreo prestados no espaço aéreo em questão.

17.C.160 Linguagem e procedimentos de radiotelefonia

- (a) As comunicações de radiotelefonia ar-terra devem ser conduzidas em língua portuguesa, ou em língua inglesa, quando solicitadas.
- (b) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer sistemas e procedimentos para assegurar que:
 - (1) A fraseologia da telefonia e radiotelefonia padronizada prescrita neste parágrafo é usada em todas as situações para as quais tenha sido especificada;
 - (2) Apenas quando a fraseologia padronizada não poder servir a uma transmissão a que se destina, deve ser utilizada uma linguagem simples;
 - (3) Em todas as comunicações de radiotelefonia a disciplina é observada, transmitindo apenas as mensagens que são necessárias para a prestação de um serviço de tráfego aéreo, ou que contribuem para a segurança;
 - (4) Os procedimentos de comunicação devem estar em conformidade com os procedimentos de comunicação previstos no Anexo 10 da ICAO, Volume II.
 - (5) O serviço de informação de voo do aeródromo deve usar o sufixo do indicativo de chamada de radiotelefonia para serviço de voo.
 - (6) As línguas disponíveis numa determinada estação de terra fazem parte da AIP e outras informações aeronáuticas publicadas a respeito desses meios.



(c) O prestador de serviço de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para garantir que, para os fins do parágrafo (a), a fraseologia padrão, e as circunstâncias em que ela é usada, seja as publicadas nos seguintes documentos:

- (1) Anexo 10 da ICAO, Volume II;
- (2) Documento 4444 da ICAO;
- (3) Documento 9432 da ICAO.

(d) Para os fins do parágrafo (b), quando houver diferenças entre os documentos indicados, a fraseologia específica deve ser selecionada de acordo com a ordem de precedência dos documentos listados.

(e) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve desenvolver procedimentos adequados para comunicações orais direta, para permitir conexões imediatas a serem feitas para todas as chamadas consideradas urgentes relativamente a segurança de aeronaves, devendo interromper, se necessário, as chamadas menos urgentes, que no momento, estejam em curso.

17.C.165 Emergências e operação irregular de aeronaves

O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para garantir a máxima assistência e prioridade a uma aeronave que se sabe, ou se julga estar, em estado de emergência, estabelecendo a prioridade nos casos de:

- (1) Aeronave perdida;
- (2) Interferência ilícita;
- (3) Aeronave não identificada;
- (4) Falha de comunicação por rádio;
- (5) Mau funcionamento da aeronave.

Nota: Quando houver ou se suspeita de uma interferência ilícita com uma aeronave, os órgãos ATS devem atender prontamente às solicitações da aeronave, devendo as informações pertinentes ser recolhidas para a condução segura do voo de modo expedito durante todas as fases do voo, especialmente a aterragem com segurança. O órgão ATS deve, de acordo com os procedimentos estabelecidos, informar imediatamente a autoridade competente designada pelo Estado e trocar informações com o operador ou seu representante designado.

17.C.170 Contingência em voo

(a) Assim que o serviço de tráfego aéreo tenha conhecimento de um avião desviado e se a posição da aeronave não for conhecida, deve tomar todas as medidas necessárias, conforme descrito nos parágrafos seguintes:

- (1) Tentar estabelecer uma comunicação bidirecional com a aeronave, a não ser que essa comunicação já exista;
- (2) Usar todos os meios disponíveis para determinar a sua posição;
- (3) Informar outros órgãos ATS em cuja área a aeronave pode ter-se perdido ou pode perder-se, tendo em conta todos os fatores que possam ter afetado a navegação da aeronave nessas circunstâncias;
- (4) Pedir aos órgãos acima referidos e outras aeronaves em voo, toda a assistência no estabelecimento de comunicação com a aeronave e determinar a sua posição.

(b) Quando a posição da aeronave for estabelecida, o órgão de serviço de tráfego aéreo deve:

- (1) Informar a aeronave sobre a sua posição e medidas corretivas a serem tomadas;
- (2) Fornecer, se necessário, a outros órgãos ATS e entidade militar apropriada, informações pertinentes relativas à aeronave perdida e qualquer informação dada a essa aeronave.

(c) Logo que o órgão de serviço de tráfego aéreo tomar conhecimento de uma aeronave não identificada em sua área, deve enviar

esforços para identificar a aeronave em conformidade com os procedimentos acordados localmente, e para o efeito, os órgãos de serviços de tráfego aéreo devem nessas circunstâncias seguir as seguintes etapas:

- (1) Tentar estabelecer uma comunicação bidirecional com a aeronave;
- (2) Informar-se sobre outros órgãos de serviços de tráfego aéreo dentro da região de informação de voo relativamente ao voo e pedir assistência no estabelecimento da comunicação bidirecional com a aeronave;
- (3) Informar-se sobre órgãos de serviços de tráfego aéreo que servem a região de informação de voo adjacente relativamente ao voo e pedir assistência no estabelecimento de comunicação bidirecional com a aeronave.

Nota: Os requisitos mencionados nos parágrafos (a) (3) e (a) (4) devem também ser aplicadas pelos órgãos que tenham sido informados em conformidade com o previsto nos parágrafos (c) (2).

(d) Logo que a identidade da aeronave for estabelecida o órgão do serviço de tráfego aéreo deve notificar a entidade militar apropriada.

17.C.175 Ação depois de incidente ou acidente

O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos a respeito de um incidente ou acidente para, nomeadamente:

- (1) Determinar se qualquer infraestrutura de navegação aérea contribuiu para o evento;
- (2) Garantir que uma ação imediata seja desencadeada para alertar outras aeronaves que possam estar a usar ou pretendam usar essas infraestruturas e informar o operador da infraestrutura sobre a ocorrência e provável implicação desta;
- (3) Ajudar o operador da infraestrutura com a tomada imediata de qualquer decisão de retirar o equipamento de serviço;
- (4) Assegurar que a infraestrutura identificada no parágrafo (1) não é utilizada na separação de aeronaves IFR, até que seja autorizada pela entidade competente de telecomunicações aeronáuticas;
- (5) Recolher e preservar todos os documentos, fitas gravadas e outros registos que possam ser de interesse para as equipas de investigação.

17.C.180 Notificações de ocorrências

(a) Sem prejuízo do estipulado em outra legislação, o prestador de serviços de tráfego aéreo deve notificar à autoridade aeronáutica sobre quaisquer ocorrências que sucedam, nos termos definidos em regulamentação própria.

(b) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer um sistema de notificação de ocorrências para permitir a recolha, tratamento e análise dos dados da ocorrência, a fim de identificar tendências adversas e resolver deficiências no interesse da segurança das operações.

17.C.200 GARANTIA DE QUALIDADE E SISTEMA DE GESTÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL

17.C.205 Garantia de qualidade

(a) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer um sistema de qualidade e designar um gestor de qualidade que acompanhe o cumprimento e a adequação dos procedimentos exigidos pelo presente CV-CAR.

(b) O acompanhamento do cumprimento e a adequação dos procedimentos deve incluir um sistema de retorno ao administrador responsável para assegurar uma ação corretiva quando necessário.

(c) O sistema de qualidade e o gestor de qualidade devem ser aprovados pela autoridade aeronáutica.

(d) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve descrever o sistema de qualidade na documentação relevante.

(e) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve assegurar que o sistema de qualidade inclui um programa de garantia de



qualidade que descreva os procedimentos destinados a verificar que todos os serviços estão a ser prestados em conformidade com todos os requisitos, normas e procedimentos vigentes.

(f) O sistema de garantia de qualidade interna deve incluir:

- (1) Uma política de segurança e procedimentos de política de segurança;
- (2) Um procedimento para garantir os indicadores de qualidade, incluindo amostras de registos por rádio e telefone, relatórios de defeitos e incidentes, contribuição do pessoal e dos utilizadores, que devem ser monitorados para permitir identificar os problemas existentes ou potenciais causas de problemas no sistema;
- (3) Um procedimento de ação corretiva para assegurar que os problemas existentes identificados no sistema sejam corrigidos;
- (4) Um procedimento de ação preventiva para garantir que as potenciais causas de problemas identificados no sistema foram corrigidas;
- (5) Um programa de auditoria interna para fiscalizar a organização do prestador visando garantir a conformidade com a sua política de segurança;
- (6) Procedimentos de revisão de gestão para garantir a conveniência e eficácia permanentes do sistema de garantia de qualidade interna visando cumprir os requisitos do presente CV-CAR;
- (7) Um sistema para registar os resultados de uma auditoria, ações corretivas e acompanhamento.

(g) O procedimento de política de segurança deve garantir que esta seja entendida, implementada e mantida a todos os níveis da organização.

(h) O procedimento para a ação corretiva e preventiva deve especificar como:

- (1) Corrigir um problema existente e potencial;
- (2) Acompanhar uma ação corretiva e preventiva para garantir que a ação é eficaz;
- (3) Alterar qualquer procedimento exigido por este CV-CAR, como resultado de uma ação corretiva e preventiva;
- (4) A administração avalia a eficácia de qualquer ação corretiva e preventiva implementada.

(i) O programa de auditoria de qualidade interna deve:

- (1) Especificar a frequência e a localização das auditorias tendo em conta a natureza da atividade a ser auditada;
- (2) Garantir que as auditorias são realizadas por pessoal de auditoria treinado e independente do pessoal que tem responsabilidade direta pela atividade que está a ser auditada;
- (3) Garantir que os resultados das auditorias são comunicados ao pessoal responsável pela atividade que está a ser auditada e ao administrador responsável pelas auditorias internas;
- (4) Exigir medidas preventivas ou corretivas a serem tomadas pelo pessoal responsável pela atividade a ser auditada, se forem encontrados problemas na auditoria;
- (5) Assegurar o acompanhamento de auditorias para analisar a eficácia de qualquer ação preventiva ou corretiva tomada.

(j) O procedimento para a revisão da gestão deve:

- (1) Especificar a frequência das revisões do sistema de garantia de qualidade tendo em conta a necessidade da eficácia permanente do sistema de gestão;
- (2) Identificar o responsável, que deve rever o sistema de garantia de qualidade;
- (3) Garantir que os resultados da revisão são avaliados e registados.

(k) O responsável pela garantia da qualidade interna deve ter acesso direto ao administrador responsável, para tratarem de assuntos que afetam a prestação segura de qualquer serviço de tráfego aéreo listado no manual de operações.

(l) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer um sistema de auditoria em relação ao programa de garantia de qualidade que consiste no seguinte:

- (1) Pelo menos, uma auditoria realizada a cada 12 (doze) meses;
- (2) Uma auditoria de todo o programa de garantia de qualidade realizada a cada 3 (três) anos, numa das seguintes formas:
 - (i) Uma auditoria completa; ou
 - (ii) Uma série de auditorias realizadas em intervalos estabelecidos no manual de operações de serviços de tráfego aéreo;
- (3) Listas de verificação de todas as atividades controladas pelo manual de operações do prestador de serviços de tráfego aéreo;
- (4) Um registo de cada ocorrência de conformidade ou não conformidade com o manual de operações do serviço de tráfego aéreo, encontrada durante uma auditoria.

(m) Os registos resultantes do sistema exigidos pelo parágrafo (f) (7) devem ser conservados por mais do que 5 (cinco) ciclos de auditoria ou 5 (cinco) anos.

17.C.210 Sistema de gestão de segurança

(a) O prestador de serviço de tráfego aéreo deve implementar um sistema de gestão da segurança operacional, aprovado pela autoridade aeronáutica, conforme estabelecido por regulamento desta.

Nota: A orientação sobre a definição do desempenho de segurança operacional e a estrutura para a implementação e manutenção de um sistema de gestão da segurança operacional, constam do Documento da OACI 9859, Manual de Gestão da Segurança Operacional e do CV-CAR sobre SMS.

(b) Qualquer mudança significativa do sistema ATS relacionada com a segurança operacional, inclui a implementação da redução dos mínimos de separação ou de um novo procedimento, somente deve entrar em vigor depois de uma avaliação de segurança operacional que tenha demonstrado que atinga um nível aceitável de segurança operacional e tenha consultado os usuários.

(c) A autoridade aeronáutica deve assegurar que foram tomadas medidas adequadas para que haja supervisão depois da implementação referida no parágrafo acima com o objetivo de verificar que satisfaz o nível definido de segurança operacional.

17.C.300 SERVIÇO DE CONTROLO DE TRÁFEGO AÉREO

17.C.305 Estabelecimento e designação dos órgãos do ATS e dos espaços aéreos

(a) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer os órgãos do serviço de controlo de tráfego aéreo da seguinte forma:

- (1) Serviço de controlo de área, que pode englobar o órgão de controlo de tráfego aéreo para o serviço de informação de voo e serviço de alerta, dentro de zonas de controlo e nos aeródromos controlados, podendo ainda ter centros de informação de voo para prestar o serviço de informação de voo e o de alerta dentro das regiões de informação de voo, a não ser que tal serviço dentro de uma região de informação de voo, seja confiado a um órgão de controlo de tráfego aéreo que disponha das instalações e serviços adequados para desempenhar a sua missão;

Nota: O previsto no parágrafo (1) não elimina a possibilidade de delegar em outros órgãos a função de fornecer certos elementos do serviço de informação de voo.

- (2) Serviço de controlo de aproximação; e
- (3) Serviço de controlo de aeródromo.

(b) O serviço de controlo de área, ou o serviço de informação de voo, referidos no parágrafo (a) (1), devem ser identificados pelo nome de um povoado ou cidade nas imediações, ou por alguma característica geográficas da localidade.



- (c) O serviço de controlo de aeródromo ou o serviço de controlo de aproximação a que se refere o parágrafo (a) (2) e (3) devem ser identificados pelo nome do aeródromo em que estejam situados.
- (d) A zona de controlo e a região de informação de voo, referidos no parágrafo (a) (1), devem ser identificados pelo nome do órgão que exerce jurisdição sobre o referido espaço aéreo.

17.C.310 Serviços de controlo de área e de aproximação

(a) O prestador de serviços de tráfego aéreo, nos serviços de controlo de área ou de aproximação, deve estabelecer sistemas e procedimentos para:

- (1) Obter informações sobre o movimento pretendido de cada aeronave ou suas variações e de dados sobre o progresso efetivo de cada voo;
- (2) Determinar, a partir das informações recebidas, as posições relativas das aeronaves identificadas;
- (3) Emitir autorizações e informações com o objetivo de prevenir colisões entre aeronaves sob o seu controlo, para manter um fluxo ordenado de tráfego;
- (4) Coordenar as autorizações com outros órgãos conforme for necessário:
 - (i) Sempre que uma aeronave possa obstaculizar o tráfego dirigido por outros órgãos;
 - (ii) Antes de transferir o controlo de uma aeronave a outros órgãos;
- (5) Prever a emissão de autorizações ATC, instruções e informações, de acordo com a classificação do espaço aéreo e do tipo de voo, com o objetivo de prevenir colisões entre aeronaves sob o controlo do órgão, e para manter um fluxo de tráfego seguro, eficiente e expedito;
- (6) Apresentar, de uma maneira que permita a análise imediata, informação sobre movimentos de aeronaves, juntamente com um registo das autorizações emitidas, para manter uma afluência eficiente do tráfego com uma adequada separação entre as aeronaves.

(b) Nos serviços de controlo de área ou de controlo de aproximação, o prestador de serviços de tráfego aéreo, deve prestar serviço de controlo de tráfego aéreo:

- (1) Para todos os voos IFR, no espaço aéreo classes A, B, C, D e E;
- (2) Para todos os voos VFR, no espaço aéreo classe B, C e D;
- (3) Para todos os voos VFR especiais;
- (4) Para todo o tráfego de aeródromo em aeródromos controlados.

(c) A separação exigida em cada classe do espaço aéreo em relação ao controlo de área ou de aproximação deve ser feita de acordo com os critérios e níveis mínimos prescritos pelos Documento 4444 e Documento 7030 da OACI.

17.C.315 Serviço de controlo de aeródromo

(a) No serviço de controlo de aeródromo, o prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer sistemas e procedimentos para:

- (1) Determinar, a partir da informação recebida e da observação visual, as posições das aeronaves identificadas e as suas posições relativas a cada uma delas;
- (2) Fornecer para a emissão de autorizações ATC, instruções e informações, com o objetivo de prevenir colisões entre:
 - (i) Aeronaves que voam nas proximidades de um aeródromo;
 - (ii) Aeronaves que aterram e descolam;
 - (iii) Aeronaves que operam na área de manobra;
 - (iv) Aeronaves, veículos e pessoas que operam na área de manobra;
 - (v) Aeronaves na área de manobra e obstruções nessa área;
- (3) Prever a emissão de autorizações ATC, instruções e informações, com o propósito de manter um fluxo de tráfego seguro, eficiente e expedito;

(4) Providenciar a separação da pista e da esteira de turbulência, exceto no caso previsto na subsecção 17.C.365, em conformidade com os critérios e os níveis mínimos prescritos:

- (i) No Documento 4444 da OACI; e
- (ii) No Documento 7030 da OACI;

(5) Garantir que os veículos de emergência que respondem a uma emergência de aeronaves tenham prioridade sobre todos os outros movimentos de tráfego de superfície;

(6) Em reserva do previsto no parágrafo anterior, os veículos que se encontram na área de manobras devem cumprir com as seguintes regras:

- (i) Todos os veículos, nomeadamente os que removem aeronaves, dão prioridade de passagem às aeronaves que aterram, descolam ou em andamento;
- (ii) Os veículos que removem aeronaves devem ter preferencialmente prioridade de passagem;
- (iii) Os veículos devem ceder mutuamente a passagem em conformidade com as instruções do órgão ATS;
- (iv) Não obstante o disposto nos parágrafos (i), (ii), (iii), todos os veículos, nomeadamente os que removem aeronaves, devem seguir as instruções da torre de controlo de aeródromo;

(7) Proporcionar o controlo da circulação de pessoas ou veículos, incluindo aeronaves rebocadas na área de manobra, conforme necessário, para evitar o perigo os mesmos ou para a aterragem, a rolagem ou descolagem de aeronaves;

(8) Coordenar conforme necessário, com outros órgãos ATS;

(9) Apresentar, em postos de operação, informações continuamente atualizadas sobre movimentos de aeronaves.

(b) O prestador de serviço de tráfego aéreo deve estabelecer um procedimento para garantir que, quando a comunicação de rádio não está disponível, as autorizações básicas, instruções e informações exigidas pelo parágrafo (a) (2), possam ser transmitidas pelo uso dos sinais de luz. Sempre que as condições justifiquem, deve ser disponibilizado canais separados de comunicação para o controlo de veículos na aérea de manobras, sendo que todos estes canais devem ter dispositivos de registo automático e devem ser conservados por um período mínimo de 30 (trinta) dias.

(c) Nas condições descritas a seguir devem ser seguidos procedimentos de visibilidade reduzida:

- (i) Limitando ao mínimo essencial o número de pessoas e veículos que operam na área de manobra, prestando atenção especial aos requisitos relativos a proteção das zonas sensíveis do ILS quando se efetuam operações de precisão por instrumentos de Categoria II ou III;
- (ii) Em reserva do previsto no parágrafo (5) (a), a separação mínima entre veículos e aeronaves em andamento é o que o ATS competente estabeleça considerando as ajudas disponíveis;
- (iii) Quando efetuarem continuamente operações mistas ILS e MLS de precisão por instrumentos de Categoria II ou III numa mesma pista, deve ser protegido as áreas críticas e sensíveis mais restringidas do ILS ou MLS.

Nota: O período de aplicação dos instrumentos de visibilidade reduzida deve ser determinado com as instruções do órgão ATS. No manual de sistemas de guia e controlo de movimento na superfície (SMGCS).

(d) Salvo o disposto na subsecção 17.C.365 e se houver autorização em contrário do órgão de controlo de aproximação, o prestador de serviço de tráfego aéreo deve estabelecer um procedimento para assegurar que os órgãos de controlo do aeródromo forneçam separação entre:

- (1) Os voos IFR e voos VFR especiais;
- (2) Os voos VFR especiais quando a visibilidade de voo for inferior a 5 (cinco) km.



- (e) O prestador de serviço de tráfego aéreo deve estabelecer um procedimento para garantir que, quando a autoridade for delegada pelo órgão de área aplicável ou órgão de controlo de aproximação e aceite por estes, os órgãos de controlo do aeródromo forneçam a separação entre voos controlados de acordo com a delegação.
- (f) A separação exigida pelos parágrafos (d) e (e) deve ser obtida através da utilização de separação vertical ou horizontal ou composta, de acordo com os critérios e níveis mínimos prescritos no Documento 4444 e Documento 7030 da OACI.

17.C.320 Designação das partes do espaço aéreo e aeródromos controlados onde se fornece serviços de tráfego aéreo

- (a) O prestador de serviços de tráfego aéreo quando decide fornecer serviços de tráfego aéreo em determinadas partes do espaço aéreo ou em determinados aeródromos, estas partes do referido espaço aéreo ou dos referidos aeródromos devem ser designados em relação aos serviços de tráfego aéreo que devem fornecer.
- (b) Determinadas partes do espaço aéreo ou de determinados aeródromos são designados de seguinte modo:
- (1) Regiões de informação de voo, as partes do espaço aéreo em que se decide fornecer serviço de informação de voo e serviço de alerta;
 - (2) Áreas de controlo e zonas de controlo, as partes do espaço aéreo em que se decide fornecer serviço de controlo de tráfego aéreo a todos os voos IFR, sendo que:
 - (i) Na parte do espaço aéreo controlado, se fornece serviço de controlo de tráfego aéreo aos voos VFR e são designados como espaço aéreo de Classes B, C ou D;
 - (ii) Quando dentro de uma região de informação de voo, estas são parte da referida região de informação de voo;
 - (3) Aeródromos controlados, aqueles onde são fornecidos serviço de controlo de tráfego aéreo e onde o prestador de serviço de tráfego aéreo:
 - (i) Designa uma parte específica do espaço aéreo ou aeródromo controlado sob esta regra, após consulta com todas as partes interessadas do sector;
 - (ii) Publica a designação de uma parte específica do espaço aéreo ou aeródromo controlado, de acordo com o ciclo AIRAC estabelecido na AIP ou por NOTAM;
 - (iii) Pode, temporariamente, designar uma parte específica do espaço aéreo, após consulta com todos os utilizadores.
- (c) A designação desses espaços aéreos é definida na AIP de Cabo Verde.

17.C.325 Níveis mínimos de separação

- (a) O prestador de serviço de tráfego aéreo deve estabelecer sistemas e procedimentos para assegurar que:
- (1) A seleção dos níveis mínimos de separação para a aplicação dentro de uma dada porção do espaço aéreo deve ser feita a partir do estabelecido nas disposições do Documento 4444 e nos Procedimentos Suplementares Regionais da ICAO, conforme aplicável;
 - (2) A seleção dos níveis mínimos de separação deve ser feita em consulta entre as entidades competentes ATS responsáveis pela prestação de serviços de tráfego aéreo no espaço aéreo vizinho, quando:
 - (i) O tráfego for passar de um espaço para o outro, dentro dos espaços aéreos vizinhos;
 - (ii) As rotas estão mais próximas da fronteira comum dos espaços aéreos vizinhos do que os níveis mínimos de separação aplicáveis nessas circunstâncias.

Nota: O objetivo desta disposição é o de assegurar, no primeiro caso, a compatibilidade de ambos os lados da linha de transferência de tráfego e, no outro, a separação adequada entre as aeronaves que operam em ambos os lados da fronteira comum.

- (b) Os detalhes dos níveis mínimos de separação selecionados e de suas áreas de aplicação devem ser comunicados:
- (1) Aos órgãos ATS em questão;
 - (2) Aos pilotos e operadores, através da AIP, onde a separação é baseada na utilização por aeronaves de auxílios à navegação especificados ou em técnicas de navegação especificada.

17.C.330 Nível de cruzeiro

- (a) O prestador de serviços de tráfego aéreo que presta o serviço de controlo de tráfego aéreo, deve estabelecer procedimentos para garantir que os níveis de cruzeiro atribuídos dentro da FIR Oceânica do Sal sejam selecionados de acordo com a AIP, para voos IFR e para voos VFR, entretanto, se for dentro do espaço aéreo controlado:
- (1) A correlação entre nível de cruzeiro e a rota não é necessária para voos IFR como para os VFR;
 - (2) Aos voos VFR poderão ser atribuídos níveis IFR.
- (b) Para a prestação de um serviço de controlo de área na FIR Oceânica do Sal, o prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para garantir que os níveis de cruzeiro são atribuídos de acordo com a subsecção 8.H.520 do CV-CAR 8, salvo se a correlação de nível de cruzeiro com a rota não for aplicável.

17.C.335 Uso especial do espaço aéreo

O prestador de serviços de tráfego aéreo que presta o serviço de controlo de tráfego aéreo, deve estabelecer sistemas e procedimentos para garantir que a separação de aeronaves de acordo com o Documento 4444 e 7030 da ICAO seja fornecida entre voos controlados e o espaço aéreo ativo de uso especial designado nos termos da AIP, salvo quando:

- (1) O piloto tem a aprovação da entidade de controlo para operar no espaço aéreo;
- (2) For o caso de uma zona de perigo ou de uma área de risco vulcânico e o piloto tenha comunicado a intenção expressa de operar na área;
- (3) Se sabe ou se julga, com alguma razão, que o piloto de um voo VFR ou um voo IFR que navegue por referência visual, esteja ciente de que o espaço aéreo está ativo; ou
- (4) A pedido do piloto, o voo for autorizado a manter a sua própria separação no referido espaço aéreo.

17.C.340 Responsabilidade pelo controlo

- (a) O prestador de serviços de tráfego aéreo que presta o serviço de controlo de tráfego aéreo, deve estabelecer procedimentos para assegurar que, em qualquer momento, os voos controlados estejam sob o controlo de um único órgão ATS.
- (b) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para assegurar que a responsabilidade pelo controlo de todas as aeronaves que operam dentro de um determinado bloco de espaço aéreo é conferida a um único órgão ATS, podendo o controlo de uma aeronave ou grupos de aeronaves ser delegado a outros órgãos ATS, desde que a coordenação entre todos os órgãos ATS envolvidos esteja garantida.
- (c) O prestador deve estabelecer procedimentos para a transferência de responsabilidade para o controlo de uma aeronave da seguinte forma:
- (i) Entre os órgãos que prestam serviço de controlo de área. A responsabilidade do controlo de uma aeronave se transfere do órgão que fornece o serviço de controlo de área, ao que presta o serviço do controlo de área, numa área de controlo adjacente, no momento em que o centro de controlo de área que exerce o controlo da aeronave calcule que a aeronave cruza o limite comum de ambas as áreas de controlo ou em qualquer outro ponto ou momento que se tenha acordado entre os órgãos;
 - (ii) Entre um órgão que presta serviço de controlo de área e outra que presta o serviço de controlo de aproximação. A responsabilidade do controlo de uma aeronave se transfere



do órgão que presta o serviço do controlo de área ao órgão que presta o serviço de controlo de aproximação e vice-versa, em determinado momento ou em um ponto ou momento acordado entre os órgãos;

(iii) Entre o órgão que presta o serviço de controlo de aproximação e uma torre de controlo de aeródromo.

(d) Os procedimentos requeridos pelo parágrafo anterior devem assegurar que:

(1) As disposições de transferência:

(i) São acordadas entre os órgãos ATS responsáveis por espaços aéreos adjacentes e publicadas em cartas de acordo ATS;

(ii) Estão em vigor para os órgãos ATS separados dentro de um órgão ATS e aprovadas no manual de operações do prestador;

(2) A responsabilidade pelo controlo de uma aeronave não é transferida de um órgão ATS para outro, sem:

(i) A comunicação de partes competentes do plano de voo em vigor;

(ii) Todas as informações relevantes de controlo;

(iii) O consentimento do órgão de aceitação.

(e) Ao realizar a transferência do controlo utilizando dados de radar ou ADS-B, a informação de controlo pertinente da dita transferência deve incluir informação referente à posição e, quando aplicável, o rumo e velocidade da aeronave observada pelo radar ou ADS-B imediatamente antes da transferência.

(f) Ao realizar a transferência do controlo utilizando dados ADS-C, a informação de controlo pertinente da dita transferência deve incluir a posição em quatro dimensões e outras informações correspondentes.

(g) Os procedimentos para a transferência de responsabilidade entre um órgão que preste serviço de controlo de aproximação e uma torre de controlo do aeródromo ou entre órgãos de controlo, dentro do mesmo serviço de tráfego aéreo, são as constantes do Documento 4444 da ICAO.

(h) Comunicação oral bidirecional ou de enlace de dados devem ser usadas para notificar a confirmação da aceitação de controlo.

17.C.345 Prioridades

(a) O prestador de serviços de tráfego aéreo que presta o serviço de controlo de tráfego aéreo, deve estabelecer procedimentos para garantir que, desde que a segurança não seja comprometida, os órgãos ATS aplicam as seguintes prioridades:

(1) Uma aeronave que se sabe ou se julga estar num estado de emergência ou operação comprometida tem prioridade sobre todas as outras aeronaves;

(2) Uma aeronave a aterrar ou em fase final de uma aproximação tem prioridade sobre uma aeronave a partir;

(3) Uma aeronave a aterrar ou descolar tem prioridade sobre as aeronaves em rolagem.

(b) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para garantir que, sempre que possível, a pedido do piloto, uma aeronave envolvida nas seguintes atividades ou posicionando-se para elas, tem prioridade:

(1) Ambulância;

(2) Busca e salvamento;

(3) Emergências de defesa civil ou policial, e aplicando a prioridade de acordo com outras disposições do presente regulamento, a prioridade é cedida aos voos que chegam e partem por ordem de chegada;

(4) O transporte de chefes de estado, chefes de governo ou dignitários equivalentes.

(c) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para garantir que uma aeronave a um nível de cruzeiro deve, normalmente, ter prioridade sobre outra aeronave que solicita esse nível:

(1) Pode ser dada prioridade a uma aeronave para um nível de cruzeiro, de acordo com procedimentos publicados no Documento 7030 da ICAO, ou uma carta de acordo ATS;

(2) Uma aeronave que ocupa um nível de cruzeiro pode ser transferida para outro nível a fim de manter a separação.

(d) O prestador de serviços de tráfego aéreo que presta o serviço de controlo de área, pode estabelecer procedimentos sobre prioridades a serem aplicadas no espaço aéreo designado como espaço aéreo RNP.

(e) Sem prejuízo dos requisitos dos parágrafos (a) e (b), o prestador de serviços de tráfego aéreo pode criar programas para a determinação de prioridades de voos que chegam e partem, desde que, antes da implementação do programa, seja realizada uma consulta com as partes interessadas.

(f) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para assegurar que, onde as prioridades são estabelecidas nos termos dos parágrafos (d) ou (e), as informações relevantes, incluindo detalhes sobre o tratamento das reclamações, são publicadas na AIP de Cabo Verde.

(g) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para garantir que, desde que a segurança não seja comprometida, a devida atenção é dada às prioridades definidas em conjunto com o operador do aeródromo para:

(1) Aeronaves que chegam e partem do aeródromo;

(2) Outras operações em qualquer zona de controlo associada a esse aeródromo.

(h) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para garantir que, exceto quando for aplicado a prioridade de acordo com outras disposições do presente regulamento, é dada prioridade aos voos que chegam e partem por ordem de chegada.

(i) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para garantir que a prestação de um serviço ATC tenha preferência:

(1) Sobre a prestação de um serviço de informação de voo, sempre que a situação assim o exigir;

(2) Sobre o desempenho de quaisquer outras tarefas não ATS.

(j) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve garantir que os princípios de fator humano sejam cumpridos.

17.C.350 Controlo de fluxo

(a) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos de controlo de fluxo quando, devido às limitações na capacidade do sistema ATS ou a capacidade do aeródromo, considerar esses procedimentos necessários.

(b) Os procedimentos devem considerar:

(1) Os requisitos de operadores de aeródromos afetados, incluindo as suas prioridades de tratamento de tráfego;

(2) As necessidades dos operadores de aeronaves e outros prestadores ATS que são afetadas pelos procedimentos;

(3) Os requisitos do serviço de informação aeronáutica, incluindo aviso prévio, e informação sobre o método de ativação e desativação.

(c) O sistema de ATFM deve ser implementado com base em acordo regional de navegação aérea ou, se for o caso, através de acordos multilaterais, devendo esses acordos prever procedimentos comuns e método comum de determinação da capacidade.

(d) Quando se torna evidente para um órgão ATC que o tráfego adicional ao que já foi aceite não pode ser integrado dentro de um determinado período de tempo, num determinado local ou numa área particular, ou só pode ser integrado a um certo



ritmo, quando isso acontecer, esse órgão deve comunicar tal fato ao serviço de ATFM bem como, se for conveniente, ou órgão ATS concernente.

- (e) As tripulações de voos de aeronaves destinados ao local ou área concernente e os operadores envolvidos devem também ser informadas sobre os atrasos esperados ou as restrições que serão aplicadas.

17.C.355 Capacidade ATC

- (a) O prestador de serviço de tráfego aéreo deve declarar a capacidade de controlo no espaço aéreo da FIR Oceânica do Sal, cabendo-lhe a responsabilidade de desenvolver os estudos e demais atividades correspondentes.

- (b) O prestador de serviço de tráfego aéreo deve incluir no seu manual de operações a metodologia e os critérios utilizados para a determinação da capacidade ATC.

- (c) Como medida transitória e enquanto não for estabelecido um método regional para a determinação da capacidade ATC, o prestador de serviço de tráfego aéreo pode valer da experiência operacional dos controladores e supervisores de tráfego aéreo, os quais, mediante um exercício de planeamento e, considerando os aspetos mencionados neste regulamento, podem estimar a capacidade sustentável em cada sector de espaço aéreo.

- (d) Ao determinar a capacidade ATC o prestador de serviço de tráfego aéreo deve considerar:

- (1) A carga de trabalho do controlador de tráfego aéreo, a qual é significativamente impactada pelo tempo dedicado exclusivamente às comunicações, transmissão e ou receção, com as aeronaves;

- (2) O tempo e a atenção dedicados pelo controlador a outras atividades relacionadas diretamente com o controlo, que incluem registos de atualização do progresso dos voos, coordenação entre órgãos ou setores ATC, identificação de aeronaves, transferências de comunicações e controlo e todo tempo requerido para a atividade essencial de manter a separação entre as aeronaves e acompanhar a evolução do tráfego aéreo sob sua responsabilidade;

- (3) O número de aeronaves que podem ser objeto de controlo simultâneo por uma posição qualquer de um centro de controlo, que é variável e depende, também, da utilização das rotas ATS abrangidas pelo setor e em caso de setor onde a maioria das aeronaves realiza voo nivelado e opera ao longo das rotas ATS com sentido único, a capacidade do controlador é consideravelmente superior aquela de um setor que possui vários pontos de cruzamento, onde são frequentes as trocas de níveis, e no qual é necessário estabelecer separações com tráfego em sentido contrários.

- (e) Como primeira atividade na determinação da capacidade dos setores de controlo da FIR Oceânica do Sal, o prestador de serviço de tráfego aéreo deve efetuar o levantamento estático do tempo de ocupação das radiofrequências existentes.

- (f) Em sector provido de sistema de vigilância ATS, a ocupação dos canais de telecomunicações deve ser limitada a 60% do período de trabalho do controlador e em média, nos setores sem cobertura de sistema de vigilância ATS, a ocupação dos canais de telecomunicações não deve ser superior a 40% do período de trabalho do controlador.

- (g) A capacidade declarada deve ser considerada declarada deve ser considerada como uma referencia de características dinâmicas, que pode variar ao longo dos períodos de operação e esta sujeita aos ajustes necessários a serem precedidos pelos supervisores de tráfego aéreo, consoante os critérios estabelecidos no manual de operações ATS.

17.C.360 Autorizações ATC

- (a) O prestador de serviços de tráfego aéreo que presta o serviço de controlo de tráfego aéreo, deve estabelecer procedimentos para a prestação de autorizações ATC.

- (b) Os procedimentos devem garantir que:

- (1) Uma autorização ATC baseia-se numa única exigência de prestação de serviço de controlo de tráfego aéreo;

- (2) Os controladores garantem que os pilotos fazem *read back* dos seguintes itens de uma autorização do ATC:

- (i) Autorização da rota ATC;

- (ii) Autorização e instruções para entrar, aterrizar, descolar, aguardar, cruzar e retroceder em qualquer pista;

- (iii) Pista em uso, ajustes de altímetro, códigos SSR, instruções de nível, instruções de rumo e velocidade e, se for emitido pelo controlador ou nas transmissões ATIS nos níveis de transição;

- (iv) Quaisquer outras autorizações ou instruções pertinentes, incluídas nas autorizações condicionais devem ser respondidas (*read back*) ou acusar a receção das mesmas de forma que seja indicada claramente que foram compreendidas e que deve ser cumprido com as mesmas.

- (3) O controlador escuta o *read back* para verificar se a autorização ou as instruções foram corretamente confirmadas pela tripulação de voo e que toma medidas imediatas para corrigir eventuais discrepâncias reveladas pelo *read back*, não sendo exigido o *read back* oral de mensagens CPDLC;

- (4) Ninguém intencionalmente emita uma autorização ou instrução ATC que requer ou convida um piloto a violar as disposições de qualquer outro regulamento;

- (5) Prevê que as autorizações e instruções contêm dados positivos e concisos e são, sempre que possível, redigidas de uma forma padronizada;

- (6) Se um piloto informar que a autorização ou instrução não é adequada, uma autorização ou instrução alterada é, se possível, emitida;

- (7) Uma autorização ATC para um voo em rota consista em:

- (i) Identificação da aeronave, conforme indicada no plano de voo, ou, quando a semelhança com outro voo puder causar confusão, uma identificação alternativa fornecida pelo ATC;

- (ii) Limite de autorização;

- (iii) Rota de voo;

- (iv) Níveis de voo para toda a rota ou parte dela, e mudanças de nível, se necessário;

- (v) Quaisquer instruções ou informações necessárias sobre outros assuntos, tais como manobras de aproximação ou partida, comunicações e prazo de validade ou expiração da autorização;

- (8) Uma autorização ATC para um voo local, um voo que opera em áreas definidas, ou um voo que opera de forma aleatória, inclua os elementos apropriados referidos no parágrafo (4);

- (9) Uma autorização ATC para um voo transónico:

- (i) Estenda-se pelo menos até ao fim da fase de aceleração transónica;

- (ii) Preveja descida ininterrupta durante a desaceleração de cruzeiro supersónico para voo subsónico.

- (10) Quando for o caso, rotas de partida e de chegadas padronizadas sejam incluídas nas autorizações ATC e procedimentos conexos, para facilitar:

- (i) A circulação segura, ordenada e rápida do tráfego aéreo;

- (ii) A descrição da rota e o procedimento para autorizações do controlo de tráfego aéreo;

Nota: O manual de planificação de serviços de tráfego aéreo (Documento 9426 da OACI) que compreende textos relativos ao estabelecimento de rotas padronizadas de saída e de chegada e aos procedimentos conexos. Os critérios de cálculos são estabelecidos no PANS-OPS (Documento 8168 da OACI), Volume II

- (11) Uma autorização de controlo de tráfego aéreo seja coordenada entre os órgãos de controlo de tráfego aéreo



para cobrir toda a rota de uma aeronave, ou através de uma porção especificada do aeródromo da primeira aterragem pretendida:

- (i) Quando tenha sido possível antes da saída, coordenar a autorização com todos os órgãos que controlam a trajetória da aeronave; ou
- (ii) Quando tenha segurança razoável de que a autorização da coordenação alcançada entre aqueles órgãos que controlam subsequentemente a trajetória da aeronave;

Nota: quando se expede uma autorização que cobre a parte inicial do voo unicamente como meio para acelerar o tráfego de saída, as autorizações sucessivas expedidas em rota devem ser ajustadas ou referenciado anteriormente mesmo que o aeródromo da primeira aterragem prevista esteja dentro da jurisdição de um centro de controlo de área que não seja o qual expede a autorização em rota.

- (12) Quando não se tenha alcançado a prevista coordenação mencionada no parágrafo anterior, somente deve-se dar autorização à aeronave para chegar até o ponto de onde pode-se assegurar razoavelmente a coordenação. Antes de chegar ao dito ponto ou em cima do referido ponto a aeronave deve receber uma nova autorização devendo-se dar por isso as instruções que sejam necessárias;
- (13) Quando requerido pela autoridade ATS competente, as aeronaves devem entrar em contato com um órgão de controlo de tráfego aéreo subsequente com o objetivo de receber uma autorização antecipada antes do ponto de transferência de controlo, da seguinte forma:
 - (i) As aeronaves devem manter a necessária comunicação em ambos os sentidos com o órgão de controlo de tráfego aéreo apropriado enquanto estejam a solicitar uma autorização antecipada;
 - (ii) Deve indicar-se claramente ao piloto o sentido específico de toda autorização antecipada que se emite;
 - (iii) Ao mesmos que estejam coordenadas, as autorizações antecipadas, não devem afetar o perfil de voo original da aeronave em nenhum espaço aéreo, salvo no do órgão do controlo de tráfego aéreo responsável pela emissão da autorização antecipada;

Nota: No Anexo 10 à Convenção, Volume II, são especificados os requisitos relativos a aplicação de entrega do serviço de autorizações de rota. O texto de orientação figura num manual de aplicações de enlace de dados para os serviços de tráfego aéreo (Documento 9694 da OACI).

- (iv) Quando seja possível e for utilizado comunicações por enlace de dados para facilitar a emissão de autorizações antecipadas, deve ser utilizado comunicações de voz em ambos os sentidos entre o piloto e o órgão de controlo de tráfego aéreo que emite as ditas autorizações;
- (v) Quando uma aeronave tenta partir de um aeródromo situado dentro de uma área de controlo para entrar noutra, num período de 30 minutos, ou de outro período de tempo especificado, conforme acordado pelos centros de controlo de área pertinentes, a coordenação deve ser efetuada com o órgão de controlo subsequente antes da emissão da autorização de partida;
- (vi) Quando uma aeronave esteja a sair de uma área de controlo para prosseguir o seu voo fora do espaço aéreo controlado, e de seguida volta a entrar no mesmo espaço aéreo ou em outra área de controlo, deve ser concedido uma autorização desde o ponto de saída até o aeródromo da primeira aterragem prevista. Tais permissões ou suas revisões devem ser aplicadas somente às partes do voo efetuadas dentro do espaço aéreo controlado;
- (14) A autorização emitida como uma autorização a jusante é claramente identificada como tal para o piloto, sendo que as autorizações a jusante não afetam o perfil de voo original da aeronave;
- (15) Uma autorização ATC deve ser obtida antes da operação de um voo controlado;
- (16) Autorizações emitidas por órgãos de controlo de tráfego aéreo devem fornecer separação conforme o especificado no Documento 7030 da OACI e complementado pelo Documento 4444 da OACI.

17.C.365 Desvio de autorização ATC

- (a) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para garantir que as instruções dadas para restaurar qualquer perda de separação não impedem as respostas de um piloto a alertas TCAS ou GPWS ou as condições meteorológicas, ou outras situações de emergência, que necessitem de um desvio de uma autorização ATC.
- (b) Os procedimentos requeridos pelo parágrafo (a) devem assegurar que, se qualquer separação tiver sido perdida, esta seja restaurada assim que for resolvida a situação de emergência.

17.C.370 Recusa de autorização ATC

- (a) O prestador de serviços de tráfego aéreo que presta o serviço de controlo do aeródromo, não deve recusar ao piloto de uma aeronave uma autorização ATC com base na falta de pagamento dos encargos devidos ao prestador de serviços de tráfego aéreo, a não ser que:
 - (1) A aeronave esteja no solo;
 - (2) A autorização seja para a entrada na área de manobras.
- (b) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve continuar normalmente a prestar serviço ATC a qualquer aeronave que entre na área de manobras sem uma autorização de ATC.

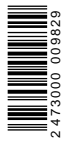
17.C.375 Suspensão das operações VFR

O prestador de serviços de tráfego aéreo que presta o serviço de controlo de aproximação ou serviço de Controlo de aeródromo, pode, quando necessário, por razões de segurança, suspender quaisquer ou todas as operações VFR controladas dentro de uma zona de controlo.

17.C.400 SERVIÇO DE INFORMAÇÃO DE VOO

17.C.405 Prestação de serviço de informação de voo

- (a) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para garantir que um serviço de informação de voo seja prestado para:
 - (1) Cada aeronave, a que é prestado um serviço ATC, e que seja suscetível de ser afetada pela informação constante do parágrafo (b);
 - (2) Cada aeronave, a que é prestado um serviço de informação de voo de aeródromo, e que seja suscetível de ser afetada pela informação constante do parágrafo (b);
 - (3) Cada aeronave operando IFR e que seja suscetível de ser afetada pela informação constante do parágrafo (b);
 - (4) Qualquer aeronave operando VFR para a qual o piloto apresentou um plano de voo VFR a um órgão ATS;
 - (5) Qualquer aeronave operando VFR se o piloto fizer um pedido específico a um órgão ATS para informações de voos.
- (b) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve assegurar que os procedimentos exigidos no parágrafo (a), para a prestação do serviço de informação de voo incluem o fornecimento de:
 - (1) Informações SIGMET disponíveis e relevantes;
 - (2) Informações sobre as condições meteorológicas comunicadas ou previstas nos aeródromos de partida, destino e alternantes;
 - (3) Informações sobre atividade vulcânica de pré-erupção, erupções vulcânicas e nuvens de cinzas vulcânicas;
 - (4) Informações sobre a libertação para a atmosfera de materiais radioativos ou químicos tóxicos;
 - (5) Informações sobre alterações nas condições de utilização de ajudas à navegação;
 - (6) Informações sobre as mudanças nas condições dos aeródromos e facilidades conexas, incluindo informações sobre o estado das áreas de movimento dos aeródromos quando eles são afetados por água;
 - (7) Informações sobre balões livres não tripulados e aeronaves não tripulados;



2 473000 009829

- (8) Informações disponíveis, e na medida do possível, quando solicitado pelo piloto, como indicativo de chamada rádio, a posição, o rumo verdadeiro, a velocidade, e outras informações suscetíveis de afetar a segurança, nos caso de voos sobre água;
- (9) Comunicações aéreas especiais para outras aeronaves em causa, para o serviço meteorológico conexo, bem como para outros órgãos ATS envolvidos, logo que possível, devendo o tempo de transmissão ser acordado entre eles.
- (c) Um prestador de serviços de tráfego aéreo que presta o serviço de controlo de aeródromo ou serviço de informação de voo de aeródromo, deve estabelecer procedimentos para garantir que, sempre que a água estiver presente numa pista, seja disponibilizada uma informação das condições da superfície da pista, na metade central da largura da pista, usando um dos seguintes termos:
- (1) Húmido, quando a superfície mostra uma mudança de cor devido à humidade;
 - (2) Molhado, quando a superfície está encharcada, mas não há água estagnada;
 - (3) Poças de água, quando há manchas significativas de água parada visíveis;
 - (4) Inundado, quando é visível uma extensa porção de água estagnada.
- (d) O prestador de serviços de tráfego aéreo que presta o serviço de controlo de aeródromo, serviço de controlo de aproximação, ou um serviço de informação de voo do aeródromo, deve estabelecer procedimentos para garantir que, sempre que possível, os operadores de aeronaves locais suscetíveis de serem afetadas pela informação, são avisados das alterações de última hora e do horário de serviço publicado, quando não seja provável que tenham essas informações.
- (e) O prestador de serviços de tráfego aéreo que presta o serviço de controlo de tráfego aéreo, deve estabelecer procedimentos para garantir que a informação de tráfego essencial seja transmitida para todo o tráfego afetado.
- (f) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para garantir que o órgão ATS forneça informações de tráfego aos voos que sejam do conhecimento do órgão ATS e que são suscetíveis de serem afetados pela informação da seguinte forma:
- (1) No espaço aéreo classe C, entre os voos VFR, juntamente com o aviso para evitar o tráfego, mediante solicitação;
 - (2) No espaço aéreo classe D, entre os voos diurnos IFR e VFR e entre os voos VFR, juntamente com o aviso para evitar o tráfego, mediante solicitação;
 - (3) No espaço aéreo classe E, entre os voos diurnos IFR e VFR e sempre que possível entre os voos VFR, mediante solicitação;
 - (4) No espaço aéreo classe G, entre os voos IFR, e sempre que possível entre outros voos, mediante solicitação;
 - (5) Considerar que a prestação de serviço de controlo de tráfego aéreo deve ter precedência sobre a prestação do serviço de informação de voo, sempre que a prestação de serviço de controlo de tráfego aéreo assim o exigir.
- (g) O prestador de serviço tráfego aéreo que presta o serviço de controlo de aeródromo, deve usar uma transmissão automática de voz dos ATIS, quando houver necessidade de reduzir a carga de comunicação, devendo a língua de comunicação ser o Inglês e a mensagem obedecer o seguinte:
- (1) Transmissão como um canal separado;
 - (2) Para aeronaves que chegam e partem;
 - (3) Não deve exceder 30 (trinta) segundos;
 - (4) Levantar em consideração a velocidade de transmissão e o desempenho humano;
- (5) A transmissão deve ser atualizada;
- (6) Informações pertinentes a ser comunicadas a uma aeronave que tenha acusado a ressecção de um ATIS desatualizado.
- (h) A mensagem ATIS deve conter os seguintes elementos de informação na ordem listada abaixo:
- (i) Nome do aeródromo;
 - (ii) Indicador de chegada ou de partida;
 - (iii) Designador;
 - (iv) Tempo;
 - (v) Tipo de aproximação esperada;
 - (vi) Pista em uso, incluindo riscos potenciais, se houver, e condição de superfície;
 - (vii) Atraso de espera;
 - (viii) Camada de transição;
 - (ix) Direção e velocidade do vento de superfície;
 - (x) Visibilidade e RVR;
 - (xi) Tempo presente;
 - (xii) Nuvens;
 - (xiii) Visibilidade vertical disponível se o céu estiver encoberto;
 - (xiv) Temperatura;
 - (xv) Ponto de orvalho;
 - (xvi) Regulação do altímetro;
 - (xvii) Qualquer informação meteorológica significativa;
 - (xviii) Previsão de tendência, se disponível.
- (i) O prestador de serviço tráfego aéreo deve garantir que as informações de voo fornecidas aos voos VFR incluem, para além das que foram estabelecidas no parágrafo (a), informações disponíveis sobre o tráfego e condições meteorológicas ao longo da rota de voo que são suscetíveis de tornar a operação impraticável, nos termos do regulamento de voo visual.
- (j) Os órgãos de serviço de tráfego aéreo devem transmitir logo que possível, aeronotificações especiais a outras aeronaves concernentes ao serviço de meteorologia associado, e a outros órgãos do serviço do tráfego aéreo concernentes. As transmissões às aeronaves devem continuar por um período determinado por acordo entre o serviço de meteorologia e os serviços de tráfego aéreo concernentes.
- (k) Para além do disposto no parágrafo (b), o serviço de informação de voo que se fornece aos voos deve incluir as seguintes informações:
- (i) As condições meteorológicas notificadas ou previstas nos aeródromos de saída, de destino e alternante;
 - (ii) Os perigos de colisão que possam existir para as aeronaves que operem no espaço aéreo de classes C, D, E, F e G;
 - (iii) Para os voos sobre áreas marítimas, na medida do possível e quando solicitado pelo piloto, toda a informação disponível tal como o indicativo de chamada de rádio, posição, rumo verdadeiro, velocidade, entre outras, das embarcações que se encontram na área.

Nota 1: A informação a que se refere no parágrafo (ii), que compreende somente as aeronaves conhecidas, cuja presença possa constituir um perigo de colisão para a aeronave que recebe a informação, é às vezes incompleta e os serviços de tráfego aéreo não possam assumir sempre a responsabilidade relativo à sua emissão nem com respeito à sua exatidão.

Nota 2: Quando necessário completar a informação sobre os perigos de colisão fornecida com acordo conforme o parágrafo (ii), ou em caso de interrupções temporais do serviço de informação de voo, pode aplicar-se as radiodifusões de informação em voo sobre o tráfego aéreo, nos espaços aéreos designados. No Apêndice B do Anexo 11 à Convenção estabelece orientação relativa a radiodifusão de informação em voo sobre o tráfego aéreo e procedimentos operacionais conexos.



17.C.410 Radiodifusão VOLMET e serviço D-VOLMET

(a) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve fornecer as radiodifusões VOLMET no HF ou VHF ou o serviço D-VOLMET quando se determine por acordo regional de navegação aérea que existe tal necessidade.

Nota: No Anexo 3 da ICAO, capítulo 11, parágrafo 11.5 e 11.6, é apresentado detalhes das radiodifusões VOLMET e do serviço D-VOLMET.

(b) Nas radiodifusões VOLMET deve-se utilizar a fraseologia radiotelefónica padronizada.

Nota: O Documento 9377, apêndice 1, da ICAO, Manual Sobre Coordenação entre os Serviços de Tráfego Aéreo e os Serviços de Meteorologia Aeronáutica, contém orientação sobre a fraseologia radiotelefónica padronizada para utilizar nas radiodifusões VOLMET.

17.C.415 Serviço de informação de voo de aeródromo

(a) O prestador de serviços de tráfego aéreo que presta o serviço de informação de voo de aeródromo, deve estabelecer sistemas integrados e procedimentos para:

- (1) Determinar, a partir da informação recebida e observação visual, as posições relativas das aeronaves identificadas e entre as mesmas;
- (2) Prever a emissão de avisos e informações, incluindo a designação de uma pista preferencial, com o propósito de garantir uma operação segura e eficiente de aeronaves:
 - (i) Aeronaves que estejam a voar nas proximidades de um aeródromo;
 - (ii) Aeronaves que estejam a operar na área de manobra;
 - (iii) Aeronaves a aterrar ou descolar;
 - (iv) Aeronaves, veículos e pessoas na área de manobra;
 - (v) Aeronaves na área de manobras e obstruções nessa área.

(b) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para garantir que a pista preferencial designada seja a mais adequada para essa operação específica.

17.C.500 SERVIÇO DE ALERTA

17.C.505 Generalidades

O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer sistemas e procedimentos para garantir a prestação de um serviço de alerta nas áreas de sua responsabilidade e:

- (1) Para todo o tráfego de aeródromo, quando um serviço de controlo do aeródromo ou serviço de informação de voo do aeródromo está a ser prestado;
- (2) Para todas as aeronaves que são fornecidos o serviço de controlo de tráfego aéreo, e na medida do possível demais aeronaves que operam ao abrigo de um plano de voo apresentado em conformidade com Documento 4444 da ICAO, identificadas por qualquer serviço de tráfego aéreo que tenha necessidade de assistência, ou identificadas como, ou se acredita sejam, alvo de interferência ilícita.

17.C.510 Prestação de serviço de alerta

(a) Um prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para garantir que, em caso de estado de emergência descrito no parágrafo (e):

- (1) Seja feita declaração imediata de uma INCERFA, ALERFA ou DETRESFA, de acordo com o parágrafo (e);
- (2) A declaração seja notificada ao ACC, salvo quando a situação de emergência possa ser tratada por organizações de emergência locais.

(b) Um prestador de serviços de tráfego aéreo que presta o serviço de controlo de área ou serviço de informação de voo, deve estabelecer procedimentos para garantir que, em caso de estado de emergência, um ACC ou FIC:

- (1) Sirva como o ponto central dentro da FIR em causa para a recolha de toda a informação relevante para o estado de emergência;
- (2) Encaminhe essas informações sem demora para o JRCC.

(c) Não obstante o disposto no parágrafo (b), o prestador de serviços de tráfego aéreo que presta serviço de controlo de aeródromo, serviço de controlo de aproximação, ou serviço de informações de voo do aeródromo, deve estabelecer procedimentos para garantir que sempre que a urgência da situação assim o exigir, esses serviços devem em primeiro lugar alertar as organizações de emergência locais competentes.

(d) A declaração exigida pelo parágrafo (b) deve ser feita nas seguintes circunstâncias, e em quaisquer outras circunstâncias que justifiquem essa declaração:

(1) INCERFA quando:

- (i) A comunicação não for recebida de uma aeronave IFR ou uma aeronave controlada VFR dentro de um período de 30 (trinta) minutos após a hora em que uma comunicação deveria ter sido recebida, ou a partir do momento em que uma tentativa frustrada de estabelecer comunicação com a aeronave foi feita pela primeira vez, ou o que ocorrer primeiro;
- (ii) Um piloto não conseguir terminar o plano de voo ou alterar o respetivo início de partida e quando a respetiva verificação de localizar a aeronave não tenha sido conseguida;
- (iii) Uma aeronave VFR num plano de voo VFR, para o qual início de partida não foi fornecida, não chegar dentro de 30 (trinta) minutos da hora prevista de chegada, exceto quando não houver dúvida quanto à segurança da aeronave e dos seus ocupantes;

(2) ALERFA quando:

- (i) Se sabe ou se julga que uma aeronave está sujeita a interferência ilícita;
- (ii) Após a fase de incerteza, as tentativas posteriores para estabelecer a comunicação com a aeronave ou consultas a outras fontes relevantes não conseguirem revelar quaisquer notícias da aeronave;
- (iii) Uma aeronave for autorizada a aterrar e não conseguir aterrar dentro dos 5 (cinco) minutos da hora prevista de aterragem, ou se a comunicação não for restabelecida com a aeronave;
- (iv) A informação recebida indicar que a eficiência operacional da aeronave foi comprometida, mas não exigindo uma aterragem provável, exceto, no caso dos parágrafos (ii) e (iii), quando existam evidências de que pode haver uma atenuação do risco para segurança da aeronave e dos seus ocupantes;

(3) DETRESFA quando:

- (i) Após a fase de alerta, outras tentativas infrutíferas de estabelecer comunicação com a aeronave e pedidos de informação infrutíferos generalizados apontam para a probabilidade de que a aeronave esteja em perigo;
- (ii) Considera-se que o combustível está esgotado ou é insuficiente para permitir que a aeronave chegue em segurança;
- (iii) For recebida a informação que indica que a eficiência operacional da aeronave foi comprometida a ponto de exigir uma provável aterragem forçada;
- (iv) For recebida a informação que indica, ou se julga quase certo, que a aeronave está prestes a fazer ou fez uma aterragem forçada, a não ser quando exista uma garantia razoável de que a aeronave e seus ocupantes não estão ameaçados de perigo grave e iminente e não necessitam de assistência imediata.

(e) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para garantir que a notificação de uma situação de emergência exigida pelo parágrafo (b) (2) indica as seguintes informações como disponíveis, na ordem listada:

- (1) INCERFA, ALERFA ou DETRESFA conforme apropriado para a fase da emergência;



- (2) O agente e a pessoa que está a chamar;
 - (3) A natureza da emergência;
 - (4) Informações significativas a partir do plano de voo;
 - (5) Órgão que fez o último contacto, hora e frequência de rádio usada;
 - (6) A última comunicação de posição e como determinada;
 - (7) Cor e marcas distintivas da aeronave;
 - (8) Mercadorias perigosas transportadas como carga;
 - (9) Qualquer medida tomada pelo gabinete de informação.
- (f) A parte da informação especificada no parágrafo anterior de que não esteja disponível no momento de fazer a notificação a um RCC deve ser recolhido por um órgão dos serviços de controlo de tráfego aéreo antes de ser declarado a fase de perigo, se houver motivos suficientes para acreditar que se produz a dita fase.
- (g) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para garantir que, após a notificação de uma situação de emergência, ao serviço de tráfego aéreo, este informe o RCC, sem demora, com:
- (1) Qualquer informação adicional útil;
 - (2) Uma notificação quando a situação de emergência já não existir.
- (h) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para garantir, se necessário, o uso de todos os meios disponíveis para estabelecer e manter a comunicação com uma aeronave em estado de emergência, bem como a sua vigilância.
- (i) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para garantir que, quando for considerado que existe um estado de emergência, a última posição conhecida de qualquer aeronave envolvida é estabelecida e registada para determinar a sua provável posição futura e seu radio de ação máximo.
- (j) O prestador de serviços de tráfego aéreo que presta um serviço de controlo de área ou serviço de informação de voo, na FIR Oceânica do Sal, deve estabelecer procedimentos para garantir que, quando se considerar que há um estado de emergência, a posição e a rota de outras aeronaves que se sabe estarem a operar nas proximidades são estabelecidas para determinar suas prováveis posições futuras, autonomias máximas respetivas e medidas adequadas para prestar assistência.
- (k) O prestador de serviços de tráfego aéreo que presta um serviço de controlo de área ou serviço de informação de voo deve estabelecer procedimentos para assegurar que:
- (1) Quando um ACC ou FIC declara uma INCERFA ou ALERFA deve, sempre que possível, informar o operador da aeronave antes de notificar o JRCC;
 - (2) Toda a informação comunicada ao JRCC por um ACC ou FIC deve, sempre que possível, ser também comunicada imediatamente ao operador da aeronave.
- (l) Quando um órgão de serviço de tráfego aéreo determina que uma aeronave se encontra em estado de emergência, deve informar a outras aeronaves, que se sabe estarem a operar nas proximidades da aeronave em questão, da natureza da emergência logo que seja possível, exceto conforme o previsto no parágrafo (n).
- (m) Quando um órgão de serviços de tráfego aéreo sabe ou julga que uma aeronave está a ser alvo de interferência ilícita, não é feita nenhuma referência nas comunicações ATS ar-terra relativamente à natureza da emergência, a menos que a aeronave em causa o faça primeiro e haja certeza de que tal referência não deve agravar a situação.

17.C.600 REQUISITO RADAR

17.C.605 Procedimento radar

O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para assegurar que, quando o radar é usado para apoiar a prestação de um serviço de tráfego aéreo:

- (1) Todos os serviços de radar são fornecidos de acordo com os procedimentos publicados no:
 - (i) Documento 4444 da OACI;
 - (ii) Documento 7030 da OACI;
- (2) A atribuição de códigos SSR para voos internacionais está de acordo com o sistema de designação de código publicado no Documento 7474 da OACI, Plano AFI de Navegação Aérea;
- (3) Um plano de gestão de código SSR esteja em vigor para os voos domésticos que em conformidade com os princípios contidos no Documento 4444 da OACI;
- (4) Todas as informações são disponibilizadas para os pilotos e operadores de aeronaves sobre a natureza e extensão dos serviços de radar prestados e quaisquer limitações significativas em relação a esses serviços de radar;
- (5) As informações apresentadas num posto de funcionamento de radar individual sejam as exigidas para os serviços de tráfego aéreo;
- (6) Sejam definidos os requisitos para o transporte e operação do *transponder* que indica a altitude de pressão com porções definidas do espaço aéreo.

17.C.610 Requisitos adicionais de procedimento radar e sistemas de terra ADS-B

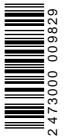
- (a) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve também garantir que o radar e sistemas de terra ADS-B dispõem de alertas e avisos relacionados com a segurança, incluindo alerta de conflitos, previsão de conflitos, avisos de altitude mínima de segurança e códigos SSR involuntariamente duplicados.
- (b) Nos termos do parágrafo seguinte, o controlo de aeródromo pode verificar a informação do nível no Modo C de um avião que parte quando o radar da torre indicar uma razão de subida a partir da elevação do aeródromo.
- (c) As informações no Modo C não devem ser utilizadas quando o nível apresentado varia de mais de 300 ft a partir da elevação do aeródromo durante a aceleração de descolagem.
- (d) Na aproximação final o controlo de velocidade deve ser aplicado ou continuado até um ponto distante de 4 NM da cabeceira da pista.

17.D PROCEDIMENTO, INFORMAÇÃO E COORDENAÇÃO

17.D.100 GERAL

17.D.105 Procedimento e coordenação

- (a) O prestador de serviço de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para assegurar que um acordo ATS esteja em vigor entre o órgão ATS listada no manual de operações do prestador de serviços de tráfego aéreo e o órgão ATS responsável pelo espaço aéreo adjacente, e com qualquer outro órgão ATS com a qual seja necessário regular a coordenação operacional.
- (b) O prestador de serviço de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para assegurar que o acordo ATS especifica os assuntos que são necessários para uma coordenação eficaz entre os órgãos participantes do acordo, seja mantida atualizada, esteja assinada pelos representantes dos órgãos participantes, ou seus representantes devidamente mandatados nos termos legais e faça parte do manual de operações do prestador de serviços de tráfego aéreo.
- (c) O prestador de serviço de tráfego aéreo deve estabelecer sistemas e procedimentos para facilitar a comunicação entre os órgãos ATS tendo um requisito operacional para se comunicarem uns com os outros.



2 473000 009829

(d) O prestador de serviço de tráfego aéreo deve estabelecer sistemas e procedimentos para assegurar que os órgãos ATS, os operadores de aeronaves, prestadores de serviços meteorológicos, prestador de serviço de busca e salvamento e a entidade militar, recebam as informações necessárias através da troca de mensagens ATS, com os seguintes detalhes:

- (1) O movimento pretendido de cada aeronave para a qual tenha sido apresentado um plano de voo, bem como quaisquer alterações a esse plano de voo; e
- (2) Informações atualizadas sobre o progresso real do voo.

(e) O prestador de serviço de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para assegurar que as mensagens ATS são preparadas e transmitidas de acordo com os procedimentos detalhados e deve verificar que cumprem os requisitos do capítulo 11, do Documento 4444 da OACI.

(f) Os requisitos, os procedimentos e as condições para a celebração dos acordos previstos nesta secção são desenvolvidos por regulamento da autoridade aeronáutica.

17.D.110 Procedimento para recebimento de informação

(a) O prestador de serviço de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para o recebimento de informações sobre as seguintes atividades quando a atividade puder afetar o espaço aéreo usado por voos dentro da área de responsabilidade do prestador:

- (1) Atividade vulcânica de pré-erupção;
- (2) Erupções vulcânicas;
- (3) Nuvem de cinzas vulcânicas;
- (4) Libertação para a atmosfera de materiais tóxicos radioativos ou químicos.

(b) O prestador de serviço de tráfego aéreo deve estabelecer sistemas e procedimentos para assegurar que cada órgão de serviço de tráfego aéreo, conforme a área de responsabilidade do requerente, seja mantido informado sobre o estado de funcionamento de:

- (1) Auxílios de navegação não-visuais;
- (2) Auxílios visuais essenciais para procedimentos de descolagem, partida, aproximação e aterragem;
- (3) Auxílios visuais e não visuais essenciais para os movimentos de superfície.

(c) O prestador de serviços de tráfego aéreo que presta o serviço de controlo de aeródromo, de controlo de aproximação, ou de informação de voo de aeródromo, deve estabelecer procedimentos para assegurar que o serviço seja informado sobre as condições operacionalmente significativas na área de movimento, devendo a informação incluir a existência de perigos temporários e o estado operacional de qualquer equipamento no aeródromo conexo.

17.D.115 Informação e comunicação meteorológica

(a) O prestador de serviço de tráfego aéreo deve estabelecer sistemas e procedimentos para garantir que qualquer informação meteorológica fornecida como parte de qualquer serviço de informação de voo seja fornecida pelo prestador de serviços de meteorologia aeronáutica certificado, ou emitida como um boletim meteorológico básico.

(b) O prestador de serviço de tráfego aéreo deve estabelecer sistemas e procedimentos para garantir que os órgãos ATS estejam na posse de informações meteorológicas necessárias para o desempenho das respetivas funções, de modo a exigir um mínimo de interpretação pelo pessoal ATS e com uma frequência que satisfaça os requisitos dos órgãos de serviços de tráfego aéreo em questão.

(c) O prestador de serviço de tráfego aéreo deve estabelecer procedimentos para garantir que os equipamentos utilizados na compilação de boletins meteorológicos básicos:

- (1) Forneça dados representativos da área para a qual são necessárias as medições, incluindo dados de valores de regulação de altímetro;

(2) Que identifica a pista, ou secção da pista, monitorados por cada instrumento, quando esse equipamento consistir de indicadores múltiplos de direção e velocidade do vento.

(d) O prestador de serviço de tráfego aéreo deve estabelecer um procedimento para garantir que as informações contidas num boletim meteorológico permanecem inalteradas através da transmissão subsequente.

(e) O prestador de serviço de tráfego aéreo deve garantir o fornecimento de informações detalhadas sobre a localização, extensão vertical, direção e velocidade do movimento de fenómenos meteorológicos nas proximidades dos aeródromos e, particularmente, nas áreas de ascensão inicial, que poderiam ser perigosos para a operação de aeronaves.

(f) Quando os dados da camada superior da atmosfera processados por computador são disponibilizados aos serviços de tráfego aéreo em formato digital para uso por computadores de serviços de tráfego aéreo, o conteúdo, o formato e as modalidades de transmissão devem ser acordados entre o prestador de serviço meteorológico e o prestador do serviço ATS competente.

(g) Devem ser fornecidos aos centros de informação de voo e centro de controlo de área informação meteorológica de acordo com o Anexo 3 à Convenção, Apêndice 9, 1.3, dando especial importância ao aquecimento ou aquecimento provável de deterioramento de um elemento meteorológico logo que se possa determinar. Os ditos relatórios e previsões referentes à região de informação de voo ou à área de controlo e todas as demais áreas que possam ser determinados com base nos acordos regionais de navegação.

Nota: Para fins desta disposição, certas mudanças das condições meteorológicas devem ser interpretadas como deterioramento de um elemento meteorológico mesmo que correntemente não se considera como tal. Nomeadamente o aumento da temperatura pode afetar adversamente a operação de certos tipos de aeronaves.

(h) São fornecidos aos órgãos que prestam serviço de controlo de aproximação informação meteorológica de acordo com o Anexo 3 à Convenção, Apêndice 9, 1.2, para o espaço aéreo e os aeródromos concernentes. Os relatórios especiais e as emendas das previsões devem ser comunicados aos órgãos que fornecem serviço de controlo de aproximação logo que for necessário, em conformidade com os critérios estabelecidos, sem esperar o próximo relatório ou previsão ordinária. Quando se utiliza sensores múltiplos devem ser assinalados claramente os indicadores visuais com os quais estejam conectados, com o objetivo de identificar a pista e a secção desta correspondente a cada sensor.

(i) São fornecidos aos centros de informação de voo, centros de controlo de área e serviço de controlo de aproximação, em intervalos adequados, dados de pressão atualizados para o ajuste altimétrico, em relação aos locais especificados pelo centro de informações de voo ou pelo centro de controlo de área ou serviço de controlo de aproximação em questão.

(j) Os órgãos que fornecem serviços de controlo de aproximação para a aproximação final, a aterragem e a descolagem, devem estar equipadas com indicadores visuais para conhecer o vento na superfície. Os indicadores visuais devem estar relacionados com os mesmos pontos de observação e devem obter as suas leituras dos mesmos sensores em que estão conectados os correspondentes indicadores visuais instalados na torre de controlo de aeródromo e na estação meteorológica, quando tal exista.

(k) Os órgãos que prestam serviços de controlo para a aproximação final, na aterragem e na descolagem, são fornecidos informação sobre *win shear* que possa prejudicar as aeronaves na trajetória de aproximação ou de descolagem ou durante a aproximação em circuito.

Nota: As disposições relativas a publicações de avisos e alertas de *win shear* e requisitos ATS para informação meteorológica figuram no Anexo 3 à Convenção, Capítulo 7 e Apêndice 6 e 9.

(l) São fornecidas as torres de controlo de aeródromo informação meteorológica de acordo com o Anexo 3 à Convenção, Apêndice 9, 1.1, para o aeródromo concernente. Os relatórios especiais e



as emendas das previsões devem ser comunicados as torres de controlo de aeródromo logo que for necessário, em conformidade com os critérios estabelecidos, sem esperar o próximo relatório ou previsão ordinária.

- (m) São fornecidos, as torres de controlo de aeródromo dados de pressão atualizados para o ajuste altimétrico, correspondente ao aeródromo em questão.
- (n) As torres de controlo de aeródromo devem estar equipadas com indicadores visuais para conhecer o vento na superfície. Os indicadores visuais devem estar relacionados com os mesmos pontos de observação e devem obter as suas leituras dos mesmos sensores em que estão conectados os correspondentes indicadores visuais instalados na estação meteorológica, quando tal exista. Quando se utiliza sensores múltiplos devem ser assinalados claramente os indicadores visuais com os quais estejam conectados, com o objetivo de identificar a pista e a secção desta correspondente a cada sensor.
- (o) As torres de controlo de aeródromo, são fornecidos informação sobre *wind shear* que possa prejudicar as aeronaves na trajetória de aproximação ou de descolagem ou durante a aproximação em circuito e às aeronaves na pista durante o durante a aterragem ou na descolagem.
- (p) Às torres de controlo de aeródromo e aos órgãos pertinentes devem ser proporcionados alertas de aeródromo.

Nota: As condições meteorológicas para as quais se emitem alertas de aeródromo figuram no Anexo 3 à Convenção, Apêndice 6, 5.1.3.

- (q) Quando for necessário para fins de informação de voo, devem ser fornecidos relatórios e previsões meteorológicas atualizadas nas estações de comunicações. Uma cópia da dita informação deve ser enviada ao centro de informação de voo ou ao centro de controlo de área.

17.D.120 Informação sobre o estado operacional sobre os serviços de navegação aérea

- (a) Os órgãos ATS devem ser mantidas continuamente informadas sobre o estado operacional dos serviços de radionavegação e as ajudas visuais essenciais para procedimentos de decolagem, partida, aproximação e aterragem dentro da sua área de responsabilidade e os serviços de radionavegação e ajudas visuais essenciais para o movimento na superfície
- (b) Os órgãos ATS apropriadas devem receber informações sobre o estado operacional dos serviços de radionavegação e das ajudas visuais referidos no parágrafo anterior e, acima de tudo, da mudança nesse estado, no momento oportuno e da forma compatível com o uso dos serviços e as ajudas em questão.

Nota: O Manual de Planeamento dos Serviços de Tráfego Aéreo, Documento 9426, da OACI, contém material de orientação sobre o fornecimento das informações às unidades ATS sobre as ajudas visuais e não visuais para navegação. Anexo 14, Volume I, contém as especificações para o monitoramento das ajudas visuais por meio de monitores e o Manual de desenho de aeródromo, Documento 9157, Parte 5, da OACI, contém o texto de orientação a este respeito. As especificações para o controlo das ajudas não visuais estão incluídas no Anexo 10, Volume I, da OACI.

- (c) Os operadores de balões livres não tripulados devem manter informadas os órgãos correspondentes dos serviços de tráfego aéreo sobre os detalhes dos voos do balão não tripulado, de acordo com o disposto no Anexo 2 da OACI.
- (d) Os órgãos ATS devem ser informadas, em conformidade com um acordo local, sobre a atividade precursor vulcânico de erupção, erupções vulcânicas e nuvens de cinzas vulcânicas que podem afetar o espaço aéreo usado para voos dentro da sua área de responsabilidade.
- (e) Informações serão fornecidas aos centros de controle de área e aos centros de informação sobre cinzas vulcânicas emitidas pelo VAAC correspondente.

Nota: Os VAAC são designados por acordo regional de navegação aérea em conformidade com o Anexo 3, 3.5.1, da OACI.

- (f) Os órgãos ATS devem ser informadas, de acordo com um acordo local, sobre o lançamento na atmosfera de materiais radioativos ou produtos químicos tóxicos que podem afetar o espaço aéreo usado pelos voos dentro da sua área de responsabilidade.

17.D.125 Coordenação de atividades potencialmente perigosas para as aeronaves civis

- (a) As disposições para a realização de toda a atividade potencialmente perigosa para as aeronaves civis, seja sobre o território de Cabo Verde ou sobre alto mar, deve ser coordenado com o prestador de serviços de tráfego aéreo competente.
- (b) A coordenação deve ser efetuada com a necessária antecedência para que possa ser publicada oportunamente a informação sobre as atividades, em conformidade com as disposições do CV-CAR 15.
- (c) Se o prestador de serviço de tráfego aéreo competente não for do Estado onde está situada a organização que presta as atividades, deve ser estabelecida uma coordenação inicial por meio do prestador de serviço de tráfego aéreo responsável do espaço aéreo sobre o Estado onde a organização esteja situada.
- (d) O objetivo da coordenação é alcançar as melhores disposições que evitem perigos para as aeronaves civis, produzindo uma interferência mínima com as operações ordinárias das referidas aeronaves.
- (e) Ao adotar as mencionadas disposições, devem ser considerados os seguintes critérios:
 - (1) O lugar, a hora e a duração destas atividades que devem ser escolhidos de modo a que se evite a troca da trajetória das rotas ATS estabelecidas, a ocupação dos níveis de voo mais económicos ou atrasos dos voos regulares das aeronaves, a menos que não exista outra possibilidade;
 - (2) A extensão dos espaços aéreos designados para a realização das atividades que deve ser a mínima possível;
 - (3) A previsão de uma comunicação direta entre o prestador de serviços de tráfego aéreo competente ou o órgão dos serviços de tráfego aéreo e os organismos ou órgãos que realizam as atividades, para que se recorra a ela quando as emergências sofridas por aeronaves civis ou outras circunstâncias imprevistas originam a interrupção das referidas atividades.
- (f) O prestador de serviço de tráfego aéreo competente é responsável para iniciar a publicação da informação sobre as atividades.
- (g) Se as atividades que constituem um potencial perigo para os voos das aeronaves civis se realizam na forma regular ou contínua, deve ser estabelecido comités especiais, conforme for necessário, para assegurar uma coordenação adequada entre as necessidades de todas as partes interessadas.
- (h) Medidas adequadas devem ser tomadas para evitar que as emissões dos raios laser afetem negativamente as operações de voo.

Nota: Os textos de orientação sobre os efeitos perigosos das emissões laser nas operações de voo devem estar em conformidade com o Documento 9815 da ICAO, Manual sobre Emissões Laser e Segurança de Voo.

- (i) O prestador de serviço de tráfego aéreo, com o fim de proporcionar maior capacidade do espaço aéreo e melhorar a eficiência e a flexibilidade das operações das aeronaves, deve estabelecer procedimentos que permitem a utilização flexível da parte do espaço aéreo reservado para atividades militares e outras atividades especializadas, devendo os procedimentos permitir que todos os usuários do espaço aéreo tenham acesso seguro ao tal espaço aéreo reservado.

17.D.200 COORDENAÇÃO INTERNA COM ÓRGÃOS ATS E ÓRGÃOS ATS E OUTROS SERVIÇOS

17.D.205 Coordenação interna com órgãos ATS

O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer sistemas e procedimentos para garantir, se for o caso, a coordenação entre os órgãos ATS listados no manual de operações do prestador de serviços de tráfego aéreo e os serviços de telecomunicação e informação aeronáutica, e, com um operador do aeródromo, quando o órgão ATS também é um órgão de controlo de aeródromo ou de informação de voo de aeródromo.



17.D.210 Coordenação entre órgãos ATS e serviço de telecomunicação

(a) Para garantir a coordenação entre o prestador de serviços de tráfego aéreo e o prestador de serviço de telecomunicações aeronáuticas é necessário que se estabeleça um procedimento para garantir que:

- (1) Cada serviço aeronáutico listado:
 - (i) Seja projetado, instalado e destinado para atender a especificação operacional aplicável a esse serviço;
 - (ii) Esteja de acordo com as características do sistema e padrões de especificação vigentes, prescritos no Anexo 10 da ICAO, Volumes I, III e IV;
- (2) As informações sobre o estado de funcionamento de cada auxílio de radionavegação listado no manual de operações prestador de serviço de tráfego aéreo, que são essenciais para a aproximação, aterragem e descolagem num aeródromo, são disponibilizadas para atender às necessidades operacionais do:
 - (i) Órgão de controlo de tráfego aéreo que presta serviço de controlo para esse aeródromo, enquanto o serviço está a ser prestado;
 - (ii) Órgão de controlo de tráfego aéreo que presta serviço de controlo de aproximação para esse aeródromo, enquanto o serviço estiver a ser prestado;
- (3) Cada serviço aeronáutico listado deve ser instalado com fornecimento de energia adequado e os meios para garantir a continuidade do funcionamento adequado às necessidades do serviço de tráfego aéreo ou serviço de radionavegação a ser apoiado;
- (4) Cada serviço aeronáutico listado deve ser instalado de acordo com o programa de segurança para minimizar qualquer risco de destruição, dano ou interferência com o funcionamento do serviço;
- (5) Qualquer área crítica de qualquer infraestrutura aeronáutica listada seja:
 - (i) Claramente identificado nos planos designados para a infraestrutura aeronáutica;
 - (ii) Protegido fisicamente por placas de sinalização adequadas no local;
 - (iii) Protegido por procedimentos com o proprietário, operador do aeródromo e órgão de controlo de tráfego aéreo, conforme o caso, para garantir que as restrições não sejam violadas por edifícios, cercas, veículos, máquinas ou aeronaves.

(b) No âmbito da coordenação um prestador de serviço de telecomunicação aeronáutica que tem a intenção de operar um serviço aeronáutico temporário para realizar testes, deve estabelecer um procedimento para a realização desses testes.

(c) O procedimento previsto no parágrafo (b) deve exigir que:

- (1) O funcionamento do serviço temporário não cause qualquer interferência com qualquer outro serviço aeronáutico em funcionamento;
- (2) Informações adequadas relativas ao funcionamento do serviço temporário sejam enviadas ao prestador de serviço de informação aeronáutica para a emissão de um NOTAM e, se necessário, a publicação de um suplemento da AIP;
- (3) Um NOTAM apropriado tenha sido publicado.

17.D.215 Coordenação entre órgãos ATS e serviço de informação aeronáutica

(a) Para garantir que o prestador dos serviços de informação aeronáutica receba informação que lhes permita fornecer informação atualizada, prévia ao voo, e satisfazer a necessidade de contar com a informação durante o voo, devem ser estabelecidos acordos entre o prestador de serviços de informação aeronáutica e a do prestador de serviços de tráfego aéreo para que o pessoal dos serviços de tráfego aéreo comunique, com a máxima antecedência, aos serviços de informação aeronáutica, o seguinte:

- (1) Informação sobre as condições no aeródromo;

(2) Estado de funcionamento das instalações, serviços e ajudas para a navegação situados dentro da zona da sua competência;

(3) Presença de atividade vulcânica observada pelo pessoal dos serviços de tráfego aéreo ou comunicada pelas aeronaves; e

(4) Toda informação que se considere de importância para as operações.

(b) Antes de incorporar modificações no serviço de tráfego aéreo, os serviços responsáveis devem ter em consideração o prazo que o serviço de informação aeronáutica necessita para a preparação, produção e publicação dos textos pertinentes que devem ser promulgados, neste sentido, é necessário que exista uma coordenação oportuna e estreita entre os serviços interessados para assegurar que a informação seja entregue ao serviço de informação aeronáutica no seu devido tempo.

(c) Particularmente importante são as mudanças na informação aeronáutica que afetam as cartas ou sistemas de navegação automatizados cuja notificação requer a utilização do AIRAC tal como se especifica no Anexo 15 da ICAO, capítulo 6 e apêndice 4.

(d) O pessoal dos serviços de tráfego aéreo deve respeitar os prazos de entrada em vigor dos predeterminadas no AIRAC, acordadas internacionalmente, prevendo mais, 14 (catorze) dias adicionais contados a partir da data de envio da informação ou dados originais que remetem aos serviços de informação aeronáutica.

(e) O pessoal dos serviços de tráfego aéreo responsável de fornecer a informação ou dados originais aeronáuticos aos serviços de informação aeronáutica devem ter em consideração os requisitos de exatidão e integridade dos dados aeronáuticos especificados no apêndice 5, do Anexo 11 da OACI.

Nota 1: As especificações relativas a emissão de NOTAM, SNOWTAM e ASHTAM encontram-se previstas no CV-CAR 15.

Nota 2: Os reportes sobre a atividade vulcânica compreendem a informação detalhada no CV-CAR 16.

Nota 3: A informação AIRAC deve ser distribuída pelo serviço de informação aeronáutica com, pelo menos, 42 (quarenta e dois) dias de antecedência da data de entrada em vigor do AIRAC, por forma que os destinatários a possa receber com, pelo menos, 28 (vinte e oito) dias de antecedência da data de entrada em vigor.

Nota 4: O calendário dos dados comuns do AIRAC, predeterminadas e acordadas internacionalmente, a entrada em vigor e as orientações relativas ao uso do AIRAC constam do Documento 8126 da ICAO, capítulo 2, parágrafo 2.6, Manual para os Serviços de Informação Aeronáutica.

17.D.220 Coordenação entre órgãos ATS e operadores aéreos

(a) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer a coordenação entre o órgão ATS listado no manual de operações do prestador de serviços de tráfego aéreo e os operadores aéreos.

(b) Os órgãos ATS, ao desempenharem as suas funções, devem ter em consideração as necessidades do operador aéreo, inerentes ao cumprimento das suas obrigações especificadas no Anexo 6 da ICAO, e se o operador aéreo necessitar, devem colocar à sua disposição ou ao seu representante autorizado, a informação de que disponha para que o operador aéreo ou seu representante legalmente designado possa cumprir as suas responsabilidades.

(c) Quando solicitado pelo operador aéreo, as mensagens, como os reportes de posição, recebidas pelos órgãos dos serviços de tráfego aéreo e relacionadas com o voo da aeronave relativamente a qual se fornece serviço de controlo de operações, pelo referido operador aéreo, devem ser colocados, na medida do possível, imediatamente à disposição do operador aéreo ou de seu representante legalmente designado, em conformidade com os procedimentos acordados localmente.

17.D.225 Coordenação entre órgãos ATS e entidade militar

(a) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer e manter uma estreita cooperação com as entidades militares responsáveis das atividades que possam afetar os voos das aeronaves civis.



- (b) A coordenação das atividades potencialmente perigosas para as aeronaves civis deve ser levada a cabo em conformidade com a subsecção 17. D.120.
- (c) Medidas necessárias devem ser tomadas para permitir que a informação relativa à realização segura e rápida dos voos das aeronaves civis se faça, com trocas em tempo, entre os órgãos dos serviços de tráfego aéreo e as entidades militares correspondentes.
- (d) Quando aplicável, os serviços de tráfego aéreo devem disponibilizar às entidades militares correspondentes o plano de voo pertinente e outros dados relativos aos voos das aeronaves civis, periodicamente ou a pedido, de acordo com os procedimentos acordados localmente.
- (e) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve designar as áreas ou rotas nas que se apliquem a todos os voos, e aplicar as disposições do Anexo 2 da ICAO, aos planos de voo, às comunicações em ambos os sentidos e à notificação da posição, com o objetivo de garantir que os correspondentes órgãos dos serviços de tráfego aéreo disponham de todos os dados pertinentes para o fim específico de facilitar a identificação das aeronaves civis.
- (f) Devem ser estabelecidos procedimentos especiais para assegurar que se faça todo o possível para confirmar a identidade da aeronave e para proporcionar-lhe a guia de navegação que seja necessária.

17.D.230 Coordenação entre órgãos ATS e prestador de serviço meteorológico

- (a) O prestador de serviço de tráfego aéreo deve estabelecer acordos com o prestador de serviço meteorológico para garantir que as aeronaves recebem informações meteorológicas atualizadas para as suas operações.
- (b) Devem ser tomadas medidas, se necessário, entre os prestadores de serviços de tráfego aéreos e meteorológicos, além de utilizar instrumentos indicadores para:
 - (1) Informar, se observado pelo pessoal dos serviços de tráfego aéreo ou comunicados por meio de aeronaves, dos outros elementos meteorológicos que possam ser acordados;
 - (2) Informar o mais rapidamente possível o prestador de serviço meteorológico conexo sobre fenómenos meteorológicos de importância operacional, se observado pelo pessoal dos serviços de tráfego aéreo ou comunicados por aeronaves, os quais não foram incluídos no relatório meteorológico aeronáutico;
 - (3) Fornecer o mais rapidamente possível ao serviço meteorológico informações pertinentes relativas a atividades vulcânicas de pré-erupção, erupções vulcânicas e nuvens de cinzas vulcânicas.
- (c) Além disso, o centro de controlo de área e o centro de informação de voo devem comunicar as informações ao serviço meteorológico conexo e ao VAAC correspondente.
- (d) Deve ser mantida uma estreita coordenação entre o centro de controlo de área, o centro de informação de voo e o serviço meteorológico de informação conexo para assegurar que as informações sobre cinzas vulcânicas incluídas no NOTAM e mensagens SIGMET sejam consistentes.
- (e) O prestador de serviço de tráfego aéreo deve assegurar que os órgãos de serviços de informação aeronáutica obtêm informações que lhes permitam fornecer dados de pré-voo atualizadas e que satisfazem a necessidade de informação a ser fornecida durante o voo, devendo ser tomadas medidas entre os serviços de informação aeronáutica e as entidades dos serviços de tráfego aéreo responsáveis para fornecer aos órgãos de serviços de informação aeronáutica, com um mínimo de atraso:
 - (1) Informações sobre as condições do aeródromo;
 - (2) O estado operacional dos recursos conexos, serviços e auxílios à navegação dentro da sua área de responsabilidade;
 - (3) A ocorrência de atividade vulcânica observada por pessoal dos serviços de tráfego aéreo ou relatado por aeronaves;
 - (4) Qualquer outra informação considerada de importância operacional.

- (f) Antes de introduzir mudanças no serviço de tráfego aéreo, deve ser considerada pelos serviços de informação aeronáutica responsáveis por essas mudanças, o tempo necessário para preparação, elaboração, produção e emissão de material relevante para aprovação, sendo necessária uma estreita coordenação entre os serviços em questão, por forma a garantir a prestação atempada do serviço de informação.

Nota 1: De particular importância são as mudanças nos sistemas de informação aeronáutica que afetam gráficos ou sistemas de navegação informatizados que se qualificam para serem notificados pelo sistema de regulamentação e AIRAC, conforme determina o CV-CAR 15.

Nota 2: As datas vigentes predeterminadas e internacionalmente acordadas pela AIRAC, para além do prazo de envio por via postal de 14 (catorze) dias, devem ser observadas pelos serviços de tráfego aéreo responsáveis, quando enviarem as informações ou dados em bruto para os serviços de informação aeronáutica.

Nota 3: Os serviços de tráfego aéreo responsáveis pelo fornecimento de informações ou dados aeronáuticos em bruto aos serviços de informação aeronáutica, devem fazê-lo tendo em conta os requisitos de integridade e precisão dos dados aeronáuticos, como especificado no apêndice 5, do Anexo 11 da OACI.

17.D.235 Coordenação entre órgãos ATS e o serviço SAR

- (a) O prestador de serviços de tráfego aéreo deve estabelecer a coordenação entre os órgãos ATS listados no seu manual de operações e o serviço de busca e salvamento.
- (b) Os órgãos ATS, ao desempenharem as suas funções, devem ter em consideração as necessidades dos serviços de busca e salvamento, inerentes ao cumprimento do plano nacional de busca e salvamento e ao regulamento SAR.
- (c) As mensagens, os reportes de posição e todos os dados necessários para a busca de aeronave, relativamente a qual se fornece serviço de alerta, quando solicitados pelos serviços de busca e salvamento, devem ser disponibilizados, o mais urgente possível, em conformidade com os procedimentos acordados.

17.E DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

17.E.100 NORMAS TRANSITÓRIAS, REVOGATÓRIAS E ENTRADA EM VIGOR

17.E.105 Disposições transitórias

- (a) O prestador de serviço de tráfego aéreo que a data de entrada em vigor do presente CV-CAR estiver a operar, fica autorizado a prosseguir as suas operações, devendo, entretanto, submeter para aprovação da autoridade aeronáutica um plano de implementação com indicações de cumprimento de como e quando pretende requerer o certificado que lhe habilita a prestar o serviço de tráfego aéreo.
- (b) A partir de 1 de janeiro de 2019, a prestação de serviço de tráfego aéreo apenas pode ser realizada por prestadores de serviço detentores do certificado, conforme o estabelecido no presente CV-CAR.
- (c) O prestador de serviço de tráfego aéreo autorizado a operar nos termos do parágrafo (a), não é obrigado a cumprir com o prazo determinado no parágrafo (c) da subsecção 17. B.115.
- (d) Até a obtenção do certificado que permite o prestador de serviço de tráfego aéreo operar e estar em conformidade com este CV-CAR, este deve zelar para que o serviço prestado e as suas operações sejam garantidos com qualidade e segurança, de acordo com as normas e as melhores práticas internacionais aplicadas ao serviço de serviço de tráfego aéreo.

17.E.110 Revogação

São revogadas, a partir da data da entrada em vigor do presente CV-CAR, a 2ª edição do CV-CAR Parte 17 e a Diretiva 41-001 referente a parte de declaração de capacidade do sistema ATS.

17.E.115 Entrada em vigor

O presente CV-CAR entra em vigor no dia seguinte ao da sua publicação.

Conselho de Administração da Agência de Aviação Civil, na Praia, aos 31 de outubro de 2017. – O Presidente, *João dos Reis Monteiro*.



NI – NORMAS DE IMPLEMENTAÇÃO

NI: 17.B.105 Fases do processo de certificação

(a) Para obter um certificado de serviço de tráfego aéreo o requerente deve submeter-se a certificação que segue o processo básico de cinco fases:

(1) Fase do contacto inicial:

- (i) Produz-se o primeiro encontro entre o candidato à concessão de um certificado de serviço de tráfego aéreo e a autoridade aeronáutica, gerando uma troca de informações necessárias para uma candidatura bem-sucedida, bem como informações sobre normas, procedimentos, responsabilidades e atribuições do serviço que o candidato pretende prestar e a documentação técnica a ser apresentada;
- (ii) A primeira fase pode ser omitida se o candidato considerar que conhece apropriadamente as exigências do presente CV-CAR, salvo quando exige uma avaliação operacional do local onde se localiza o serviço de tráfego aéreo;

(2) Fase do pedido formal:

- (i) O candidato à concessão de um certificado de serviço de tráfego aéreo deve apresentar a sua candidatura junto da autoridade aeronáutica, acompanhada de toda a documentação requerida na subsecção 17.B.115;
- (ii) Nesta fase, a candidatura e os documentos em anexo são examinados, com vista a uma apreciação preliminar não vinculativa, da admissibilidade do pedido;
- (iii) Caso falte alguma documentação ou informação, o candidato é notificado para apresentá-la à autoridade aeronáutica, no prazo estabelecido;
- (iv) A aceitação da apresentação não obsta a que o pedido venha a ser recusado se a sua inadmissibilidade vier a ser reconhecida posteriormente;

(3) Fase da avaliação documental:

- (i) Consiste numa avaliação qualitativa de toda a documentação apresentada;
- (ii) Se a documentação apresentada não cumpre com os requisitos do presente CV-CAR e regulamentação complementar, a autoridade aeronáutica deve notificar o candidato, estabelecendo um prazo para sanar as deficiências apuradas;

(4) Fase de inspeção e demonstração:

- (i) Consiste numa inspeção do serviço de tráfego aéreo e da organização do candidato pela equipa da autoridade aeronáutica, com o objetivo de avaliar as suas condições físicas e operacionais, bem como assegurar que os órgãos, as instalações, os serviços e equipamentos existentes, estão compatíveis com as normas e os padrões vigentes;
- (ii) Após a inspeção, a autoridade aeronáutica deve ser elaborar um relatório técnico, consolidando as eventuais não conformidades e contendo um parecer sobre as características físicas e operacionais em relação às informações apresentadas;
- (iii) A autoridade aeronáutica deve notificar ao prestador de serviço de tráfego aéreo quanto aos resultados da inspeção de certificação operacional e eventuais necessidades de correção;

(5) Fase da certificação:

- (i) Após a conclusão satisfatória das fases de avaliação documental e de inspeção e demonstração, a autoridade aeronáutica deve proceder a emissão do certificado de serviço de tráfego aéreo;

(ii) Caso seja constatada a impossibilidade de ser concedido o certificado, a autoridade aeronáutica deve notificar o candidato quanto às inconformidades identificadas, fixando prazo para seu saneamento, condicionando a emissão do certificado;

(iii) Emitido o certificado, a autoridade aeronáutica deve efetuar publicação correspondente na AIP.

NI: 17.B.130 Processo de renovação de certificação

(a) A autoridade aeronáutica deve efetuar uma supervisão contínua do titular de certificado de serviço de tráfego aéreo de acordo com um plano anual de supervisão estabelecido.

(b) O objetivo do plano referido no parágrafo anterior é o de assegurar a monitorização contínua do cumprimento dos requisitos de certificação pelo titular do certificado de serviço de tráfego aéreo e garantir a sua contínua elegibilidade para manter o certificado e quaisquer aprovações associadas.

(c) As fases do processo de renovação do certificado de aeródromo são essencialmente idênticas às do processo de certificação inicial:

(1) Fase do contacto inicial;

(2) Fase do pedido formal;

(3) Fase da avaliação documental;

(4) Fase de inspeção e demonstração;

(5) Fase da certificação.

(d) O pedido formal deve ser assinado pelo administrador responsável e deve conter, pelo menos, a seguinte informação:

(1) Uma declaração de que o pedido serve como uma candidatura formal à renovação do certificado;

(2) O nome e endereço oficiais do requerente;

(3) A localização e endereço do prestador de serviço de tráfego aéreo e os respetivos órgãos de tráfego aéreo;

(4) O nome e o endereço do representante legal do requerente;

(5) A identidade do pessoal de gestão relevante nomeadamente, nomeadamente, administrador responsável, diretor de navegação aérea, chefe de serviço ATC, Chefe de serviço de manutenção, responsável de QA, responsável de segurança operacional e chefe de Recursos Humanos;

(6) A natureza das operações propostas tais como, informação de voo, controlo de tráfego aéreo, controlo radar/ADS/CPDLC, controlo procedimento;

(7) A data de expiração do certificado de serviço de tráfego aéreo.

(e) O pedido formal deve ser acompanhado dos seguintes anexos atualizados:

(1) Declaração de conformidade com todos os requisitos regulatórios aplicáveis à operação, atualizada;

(2) Situação do cumprimento do programa de manutenção dos equipamentos de serviço de tráfego aéreo;

(3) Currícula atualizados de pessoal que desempenha atividades críticas nos órgãos de serviço de tráfego aéreo, se tiverem havido qualquer alteração dos anteriores;

(4) Plano de formação de pessoal, diferenciando as realizadas e por realizar;

(5) Lista do sistema de manuais de serviço de tráfego aéreo, incluindo a situação de revisão de cada manual;

(6) Detalhes do sistema de gestão da segurança de serviço de tráfego aéreo incluindo a situação de cumprimento do programa de segurança;



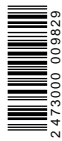
- (7) Situação de cumprimento do programa da qualidade de serviço de tráfego aéreo;
 - (8) Detalhes de todas as não conformidades não resolvidas resultantes de auditorias e inspeções, externas e internas, à segurança operacional, incluindo a excedência de quaisquer prazos para as ações corretivas propostas;
 - (9) Situação de investigação de incidentes ocorridas no serviço de tráfego aéreo investigados pelo prestador de serviço de tráfego aéreo;
 - (10) Situação do cumprimento dos exercícios de emergência realizado;
 - (11) Cópia do certificado de serviço de tráfego aéreo em vigor incluindo as especificações de operação;
 - (12) Proposta de emenda às especificações de operações, se aplicável;
 - (13) Comprovativo do pagamento da taxa de renovação do certificado de serviço de tráfego aéreo.
- (f) Por ocasião do pedido de renovação do certificado de serviço de tráfego aéreo, a autoridade aeronáutica deve ter realizado várias auditorias e inspeções ao sistema operacional de serviço de tráfego aéreo e avaliado, de forma corrente, o nível geral de cumprimento com os requisitos de certificação.

Nota: Pela razão exposta no parágrafo (f), a autoridade aeronáutica normalmente não programa auditorias e inspeções com a finalidade específica de renovação do certificado de serviço de tráfego aéreo.

- (g) Na fase da avaliação documental, entre outros elementos, a equipa de certificação da autoridade aeronáutica deve prestar atenção especial a quaisquer alterações que possam ter ocorrido em ralação a:
- (1) Composição da gestão, qualificações e experiência requeridas ao pessoal-chave de gestão das operações do serviço de tráfego aéreo;
 - (2) Políticas e procedimentos do prestador, particularmente aqueles que afetam o controlo operacional do serviço de tráfego aéreo, a formação, a gestão da segurança operacional (*safety*), a qualidade e a manutenção dos equipamentos e instalações do serviço de tráfego aéreo.
- (h) Na fase da avaliação documental, para além da avaliação do pedido formal, a seguinte informação sobre o prestador deve ser avaliada pela equipa de certificação da autoridade aeronáutica:
- (1) Registos de supervisão, tais como, relatórios das auditorias e inspeções da autoridade aeronáutica;
 - (2) Relatórios de acidentes e incidentes com aeronaves;
 - (3) Registos de processos de contra-ordenação, como historial e gravidade de violações aos regulamentos de segurança.
- (i) Na fase de inspeção e demonstração, a equipa de certificação pode, não obstante o previsto no parágrafo (f), considerar necessário programar auditorias ou inspeções parciais para verificar ou confirmar a informação contida no pedido.
- (j) Durante esta fase, a autoridade aeronáutica avalia se o operador adere às políticas, métodos, procedimentos, e instruções conforme descrito nos manuais e outros documentos do prestador de serviço de tráfego aéreo, com ênfase colocada na efetividade do sistema de gestão da qualidade do serviço de tráfego aéreo.
- (k) Para além da avaliação do pedido, a avaliação do desempenho do prestador de serviço de tráfego aéreo na condução das operações é um elemento importante de avaliação da elegibilidade para a renovação do certificado de serviço de tráfego aéreo.
- (l) Os resultados da atividade de supervisão da autoridade aeronáutica sobre o titular do certificado de serviço de tráfego

aéreo, nomeadamente, os resultados de auditorias e inspeções realizadas desde a última renovação ou emissão do certificado de serviço de tráfego aéreo nas várias áreas operacionais, devem ser revistos pela autoridade aeronáutica.

- (m) Em particular, o desempenho do prestador na resolução das constatações de auditorias e inspeções, em especial a tempestividade e efetividade das ações corretivas, deve ser avaliado.
- (n) Neste âmbito, deve, igualmente, ser avaliado o funcionamento efetivo do sistema da qualidade do prestador, verificando o cumprimento do plano de auditorias internas e se as auditorias identificam as não conformidades e asseguram o seguimento e a implementação de ações corretivas eficazes.
- (o) As deficiências devem ser levadas ao conhecimento do prestador e as ações corretivas devem ser adotadas antes da renovação do certificado de serviço de tráfego aéreo, exceto no caso de deficiências pouco graves, situação em que a equipa de certificação pode acordar a correção posterior de tais deficiências de acordo com um calendário definido.
- (p) Em qualquer caso, quando não-conformidades pouco graves são identificadas, a autoridade aeronáutica deve permitir um prazo para a ação corretiva apropriado à natureza da não-conformidade, o qual não deve exceder os 3 (três) meses.
- (q) Em certos casos, conforme a natureza da não-conformidade e justificação apresentada, a autoridade aeronáutica pode estender o prazo inicial até o limite de 6 (seis) meses, sujeito a um plano de ação corretiva satisfatório.
- (r) Quando uma não-conformidade grave é detetada a autoridade aeronáutica deve tomar uma ação imediata para impedir a continuação do perigo à segurança da operação, suspendendo caso necessário a operação em curso, devendo o prestador adotar as medidas imediatas determinadas pela autoridade aeronáutica.
- (s) Na fase da certificação, após a conclusão satisfatória das fases de avaliação documental e de demonstração e inspeção, a autoridade aeronáutica processa a renovação do certificado de serviço de tráfego aéreo e aprova as especificações de operações.
- (t) As especificações de operações devem conter as autorizações, limitações e disposições específicas à operação do serviço de tráfego aéreo.
- (u) O prestador deve acusar a receção destes documentos.
- (v) Os seguintes elementos, ou a sua combinação, podem ser considerados para justificar a ilegitimidade do prestador para a renovação do certificado de serviço de tráfego aéreo:
 - (1) Pedido de renovação do certificado de serviço de tráfego aéreo não aceitável;
 - (2) Falta da submissão, pelo titular do certificado de serviço de tráfego aéreo, de um plano de ação corretiva relativamente a auditorias ou inspeções regulatórias;
 - (3) Falta do seguimento, pelo titular do certificado de serviço de tráfego aéreo, do plano de ação corretiva proposto e aceite pela autoridade aeronáutica e a não implementação das medidas corretivas, particularmente, com relação aos prazos das mesmas;
 - (4) Não resolução de não conformidades de auditorias ou inspeções de segurança;
 - (5) Existência de não-conformidade grave;
 - (6) Historial de ações de contra-ordenação pela violação dos regulamentos de segurança;
 - (7) Falta repetida de investigação de incidentes com aeronaves pelo titular do certificado de serviço de tráfego aéreo.



2473000 009829