



SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

DIÁRIO DA REPÚBLICA

13.º SUPLEMENTO

SUMÁRIO

**MINISTÉRIO DAS
INFRAESTRUTURAS E RECURSOS
NATURAIS**

**Instituto Nacional de Aviação Civil
Deliberação n.º 38/CAD-INAC/2026**

Regulamento de Aviação Civil de São Tomé
e Príncipe - RACSTP Pate 310.01 Administra-
ção e Certificação do Operador Aéreo

**MINISTÉRIO DAS INFRAESTRUTURAS E
RECURSOS NATURAIS****Instituto Nacional de Aviação Civil****Deliberação n.º 38/CAD-INAC/2026**

Ao Abrigo do disposto na alínea c) do n.º 2 do artigo 13.º dos Estatutos do Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), aprovados pelo Decreto-Lei n.º 44/98 de 30 de Dezembro conjugado com o previsto no artigo 3.º do anexo ao Decreto n.º 38/2011 de 16 de Novembro que aprovou o regime para elaboração, emissão, emenda e aprovação dos regulamentos da Autoridade de Aviação Civil bem como seus apêndices, anexos ao presente diploma e que dele faz parte integrante, o Conselho de Administração do INAC delibera o seguinte:

**Artigo 1.º
Aprovação**

É aprovado o Regulamento de Aviação Civil de São Tomé e Príncipe - **RACSTP Parte 310.01 Administração e Certificação do Operador Aéreo.**

**Artigo 2.º
Revogação**

É revogada a Deliberação n.º 14/CA/INAC/2020 que aprova o Regulamento de Aviação Civil de São Tomé e Príncipe - Administração e Certificação do Operador Aéreo – RACSTP Parte 119, **publicada** no Diário da República n.º 125 II Série de 30 de Outubro de 2020.

**Artigo 3.º
Entrada em vigor**

A presente deliberação entra imediatamente em vigor.

Instituto Nacional de Aviação Civil em São Tomé, aos 25 de Maio de 2026.- O Presidente do Conselho de Administração, *Dr. António dos Santos Lima*; O Vogal Administrativo e Financeiro, *Dr. Erlinety Ângelo do Espírito Santo Ribeiro*; A Vogal Técnica, *Dr.ª Celmira Maria da Cruz Fernandes Trindade*.

**Regulamento de Aviação Civil de São Tomé e
Príncipe - RACSTP Parte 310.01 Administração e
Certificação do Operador Aéreo****Preâmbulo**

O artigo 37.º da Convenção de Chicago obriga os Estados-membro a adoptar na sua regulamentação nacional, com o maior grau possível de uniformidade, as normas e práticas recomendadas contidas nos Anexos Técnicos à Convenção. Assim, por forma a acompanhar as emendas ao Anexo 6, torna-se necessário proceder à nova edição do Regulamento Administração e Certificação do Operador Aéreo com emendas 43,44,45,46,47,48,49,50 e 51, visando a segurança das operações, o incremento da eficiência e regularidade da navegação aérea internacional, incentivando aos Estados Contratantes o cumprimento de requisitos mínimos de Certificação do Operador Aéreo. Desta forma, procedeu-se a emissão do novo RACSTP Parte 310.01. Este Regulamento visa adoptar as normas e práticas recomendadas do anexo 6, Partes I, II e III, para todas as aeronaves comerciais em todas as operações e estabelece as regras para a certificação e manutenção dos certificados de operador aéreo (COA), emitidos pela Autoridade Aeronáutica. Os requisitos mencionados acima, aplicam-se a todos os proprietários, operadores aéreos e tripulação de voo de aeronaves registadas em SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE e às pessoas e organizações que prestem serviços de manutenção para essas aeronaves e dedicados ao transporte aéreo comercial de passageiros, carga ou correio, constituídas de acordo com a legislação nacional, com o seu estabelecimento principal em São Tomé e Príncipe.

310.01. A DISPOSIÇÕES GERAIS**310.01. A.100 REGRAS BÁSICAS****310.01. A.105 Objecto**

O presente Regulamento de Aviação Civil de São Tomé e Príncipe (RACSTP) estabelece as regras para a certificação e manutenção dos certificados de operador aéreo (COA), emitidos pela Autoridade Aeronáutica.

310.01. A.110 Aplicabilidade

O presente RACSTP Parte 310.01 aplica-se aos operadores aéreos que se dedicam ao transporte aéreo comercial de passageiros, carga ou correio, constituídas de acordo com a legislação nacional, com o seu estabelecimento principal em São Tomé e Príncipe.

As Normas e Práticas Recomendadas contidas no Anexo 6, Parte I, serão aplicáveis à operação de aeronaves por operadores autorizados a realizar operações de transporte aéreo comercial internacional.

Nota 1: As Normas e Práticas Recomendadas aplicáveis às operações de aviação geral internacional com aeronaves e helicópteros encontram-se no Anexo 6, Parte II.

Nota 2: As Normas e Práticas Recomendadas aplicáveis às operações de transporte aéreo comercial internacional com helicópteros encontram-se no Anexo 6, Parte III.

310.01.A.115 Definições

Para efeitos do disposto no presente RACSTP Parte 310.01 entende-se por:

A

- (1) «Acordo de Intercâmbio», um contrato que permite que um transportador aéreo proceda a uma locação sem tripulação e assuma ou ceda o controlo operacional de uma aeronave num aeródromo;
- (2) «Administrador Responsável», a pessoa que a Autoridade Aeronáutica aprovar, investida de autoridade corporativa, para garantir que todas as operações e actividades de manutenção se possam financiar e executar em conformidade com as normas de segurança exigidas pela Autoridade Aeronáutica e quaisquer requisitos adicionais definidos pelo operador aéreo;
- (3) Aeronave avançada. Uma aeronave com equipamento adicional ao necessário para uma aeronave básica para uma determinada operação de descolagem, aproximação ou aterragem.
- (4) Aeronave básica. Uma aeronave que possua o equipamento mínimo necessário para realizar a operação de descolagem, aproximação ou aterragem pretendida.
- (5) «Análise de Dados de Voo», o processo de analisar os dados de voo registados, de modo a melhorar a segurança das operações de voo;
- (6) Aprovação específica. Uma aprovação específica é uma aprovação documentada nas Especificações de Operação para operações de trans-

porte aéreo comercial ou na lista de aprovações específicas para operações não comerciais.

Nota: Os termos autorização, aprovação específica, aprovação e aceitação estão descritos em maior detalhe no Anexo D.

- (7) «Autoridade Aeronáutica», o Instituto Nacional de Aviação Civil, entidade responsável pela supervisão da aviação civil em São Tomé e Príncipe;
- (8) Autoridade ATS apropriada. A autoridade competente designada pelo Estado responsável pela prestação de serviços de tráfego aéreo no espaço aéreo em causa.
- (9) Atos de interferência ilícita. São atos ou tentativas de atos que ponham em risco a segurança da aviação civil, incluindo, entre outros:
 - a) Apreensão ilegal de aeronaves,
 - b) Destruição de uma aeronave em serviço,
 - c) Tomada de reféns a bordo de aeronaves ou em aeródromos,
 - d) Intrusão forçada a bordo de uma aeronave, em um aeroporto ou nas instalações de uma instalação aeronáutica,
 - e) Introdução a bordo de uma aeronave ou em um aeroporto de uma arma, dispositivo ou material perigoso destinado a fins criminosos, f) uso de uma aeronave em serviço com o propósito de causar morte, lesão corporal grave ou danos graves à propriedade ou ao meio ambiente,
 - g) Comunicação de informações falsas que ponham em risco a segurança de uma aeronave em voo ou em solo, de passageiros, tripulantes,

C

- (10) «Caderneta Técnica da Aeronave», um documento transportado na aeronave que contém uma secção de registos de viagem e uma secção de registos de manutenção;
- (11) «Certificado de Operador Aéreo», um certificado que autoriza um operador aéreo a condu-

zir operações de transporte aéreo comercial especificadas;

- (12) Combustível crítico EDTO. A quantidade de combustível necessária para voar até um aeródromo alternativo em rota, considerando, no ponto mais crítico da rota, a falha de sistema mais limitante. Nota: As orientações sobre os cenários de combustível crítico EDTO estão contidas no Manual de Operações de Tempo de Desvio Alargado (Doc 10085).
- (13) «Condições Meteorológicas de Voo Visual», as condições meteorológicas expressas em termos de visibilidade, distância das nuvens e tecto, equivalentes ou superiores aos mínimos especificados;
- (14) «Condições Meteorológicas para Voo por Instrumentos», as condições meteorológicas expressas em termos de visibilidade, distância das nuvens e tecto, inferiores aos mínimos especificados para as condições meteorológicas visuais;
- (15) «Certificação de Aptidão para Retorno ao Serviço», é uma declaração confirmando que as aeronaves do operador aéreo estão aptas para o serviço, depois de uma manutenção, feita por uma pessoa especificamente autorizada em nome do operador aéreo e não por um indivíduo ou organização de manutenção;

Nota 1: Com efeito, a pessoa que assina a conformidade, actua na qualidade de agente autorizado do operador aéreo e certifica que a manutenção coberta pela declaração foi efectuada de acordo com o programa de manutenção contínua do operador aéreo.

Nota 2: A responsabilidade por cada passo da manutenção efectuada é suportada pela pessoa que assina por esse passo e a conformidade de navegabilidade certifica todo o conjunto de tarefas de manutenção. Esta disposição não reduz, de modo algum, a responsabilidade dos técnicos de manutenção de aeronaves ou as organizações de manutenção pelas funções ou tarefas de manutenção que executem ou supervisionem.

Nota 3: O operador aéreo é obrigado a designar, pelo nome ou função, cada técnico de manutenção de aeronaves ou organização de manutenção autorizada a assinar a conformidade de navegabilidade. Além disso, o operador aéreo deve definir quando é que a declara-

ção de conformidade é necessária. Normalmente, uma declaração de conformidade é necessária depois de inspecções determinadas pelas especificações de operações e actividades de manutenção envolvendo inspecções, e qualquer outra manutenção significativa.

- (16) «Controlo da Qualidade», o processo regulatório de inspecção através do qual o desempenho actual é comparado com critérios, como a manutenção dos padrões dos produtos aeronáuticos fabricados, e qualquer diferença é tratada em conformidade;
- (17) Crédito operacional. Um crédito autorizado para operações com uma aeronave avançada que permite um mínimo operacional de aeródromo inferior ao que seria normalmente autorizado para uma aeronave básica, com base no desempenho dos sistemas avançados da aeronave utilizando a infraestrutura externa disponível.
- (18) «Controlo Operacional», o exercício da autoridade sobre o início, continuação, alternância ou término de um voo no interesse da segurança da aeronave e da regularidade e eficácia do voo;

D

- (19) Descida contínua na aproximação final (CDFA). Uma técnica, consistente com os procedimentos de aproximação estabilizada, para voar o segmento de aproximação final (FAS) de um procedimento de aproximação por instrumentos de não precisão (NPA) como uma descida contínua, sem nivelamento, de uma altitude/altura igual ou superior à altitude/altura do ponto de referência de aproximação final até um ponto aproximadamente 15 m (50 pés) acima da cabeceira da pista de aterragem ou o ponto onde a manobra de arremetida deve começar para o tipo de aeronave voada; para o FAS de um procedimento NPA seguido de uma aproximação circular, a técnica CDFA aplica-se até que os mínimos de aproximação circular (OCA/H circular) ou a altitude/altura da manobra de voo visual sejam atingidos.

E

- (20) Especificações de funcionamento. As autorizações, incluindo aprovações específicas, condições e limitações associadas ao certificado de

operador aéreo e sujeitas às condições do manual de operações.

- (21) Especificação de navegação. Um conjunto de requisitos de aeronave e tripulação necessários para dar suporte a operações de navegação baseadas em desempenho dentro de um espaço aéreo definido. Existem dois tipos de especificações de navegação:

Especificação de desempenho de navegação exigido (RNP). Uma especificação de navegação baseada em navegação de área que incluiu requisito de monitoramento e alerta de desempenho, designado pelo prefixo RNP, por exemplo, RNP 4, RNP APCH.

Especificação de navegação de área (RNAV). Uma especificação de navegação baseada em navegação de área que não inclui o requisito de monitoramento e alerta de desempenho, designado pelo prefixo RNAV, por exemplo, RNAV 5, RNAV 1.

Nota 1: O Manual de Navegação Baseada em Desempenho (PBN) (Doc 9613), Volume II, contém orientações detalhadas sobre especificações de navegação.

Nota 2: O termo RNP, anteriormente definido como “uma declaração do desempenho de navegação necessário para operação dentro de um espaço aéreo definido”, foi removido deste Anexo, pois o conceito de RNP foi substituído pelo conceito de PBN. O termo RNP neste Anexo é agora usado exclusivamente no contexto de especificações de navegação que exigem monitoramento de desempenho e alertas, por exemplo, RNP 4 refere-se à aeronave e aos requisitos operacionais, incluindo um desempenho lateral de 4 NM com monitoramento de desempenho e alertas a bordo, que são detalhados no Doc 9613.

- (22) Especificação RNAV. Uma especificação de navegação baseada em navegação de área que não inclui o requisito de monitoramento e alerta de desempenho, designada pelo prefixo RNAV, por exemplo, RNAV 5, RNAV 1.
- (23) «Especificações de Operações», são as autorizações, condições e limitações associadas ao COA e sujeitas às condições contidas no MO;
- (24) «Estabelecimento Principal», os serviços centrais ou a sede social da organização, onde são exercidas as principais funções financeiras e o controlo operacional das actividades referidas no presente Regulamento;

G

- (25) «Garantia da Qualidade», é um conjunto de acções predeterminadas e sistemáticas que são necessárias para proporcionar a certeza adequada de que um produto ou serviço satisfaz os requisitos de qualidade;

Nota: A garantia da qualidade, contrariamente ao controlo da qualidade, envolve actividades nas áreas de negócios, sistemas e auditorias técnicas.

L

- (26) «Lista de Desvio de Configuração», uma lista estabelecida pela organização responsável pela concepção do tipo com a aprovação do Estado de Desenho que identifica quaisquer partes externas de um tipo de aeronave que possam estar em falta no início de um voo e que contém, se necessário, qualquer informação sobre as limitações de operação associadas e a correcção do desempenho;

M

- (27) «Manual de Controlo de Manutenção», um documento que descreve os procedimentos do operador aéreo, necessários para garantir que toda a manutenção planeada e não planeada é executada na aeronave do operador aéreo a tempo e de uma forma controlada e satisfatória;
- (28) «Manual de Operação da Aeronave», Um manual que contém procedimentos normais, anormais e de emergência, listas de verificação, limitações, informações de desempenho, detalhes dos sistemas da aeronave e outros materiais relevantes para a operação da aeronave.

Nota: O manual de operação da aeronave faz parte do manual de operações.

- (29) «Manual de Operações», um manual contendo procedimentos, instruções e orientação para uso do pessoal operacional na execução das suas funções;
- (30) «Membro da Tripulação de Voo», um membro da tripulação com licença, encarregue de funções essenciais para a operação da aeronave na cabine de piloto durante um período de serviço de voo;

- (31) Mínimo operacional de aeródromo baseado no desempenho (PBAOM). Um mínimo operacional de aeródromo inferior, para uma determinada operação de descolagem, aproximação ou aterragem, do que o disponível quando se utiliza uma aeronave básica.

Nota 1: O PBAOM é derivado considerando as capacidades combinadas da aeronave e as instalações terrestres disponíveis. Material de orientação adicional sobre o PBAOM pode ser encontrado no Manual de Operações em Todas as Condições Meteorológicas (Doc 9365).

Nota 2: O PBAOM pode ser baseado em créditos operacionais.

Nota 3: O PBAOM não se limita às operações PBN.

N

- (32) Navegação de área. Um método de navegação que permite a operação de aeronaves em qualquer trajetória de voo desejada, dentro da cobertura de auxílios de navegação terrestres ou espaciais, ou dentro dos limites da capacidade de auxílios autônomos, ou uma combinação de ambos.
- (33) Navegação baseada em desempenho (PBN). Navegação de área baseada em requisitos de desempenho para aeronaves que operam ao longo de uma rota ATS, em um procedimento de aproximação por instrumentos ou em um espaço aéreo designado.

Nota: Os requisitos de desempenho são expressos em especificações de navegação (especificação RNAV, especificação RNP) em termos de precisão, integridade, continuidade, disponibilidade e funcionalidade necessárias para a operação proposta no contexto de um conceito de espaço aéreo específico. A disponibilidade de um sinal de sistema global de navegação por satélite no espaço e/ou alguma outra infraestrutura de auxílio à navegação é considerada dentro do conceito de espaço aéreo para permitir a aplicação de navegação.

O

- (34) Operações de baixa visibilidade (LVO). Operações de aproximação com RVR inferior a 550 m e/ou com DH inferior a 60 m (200 pés)

ou operações de descolagem com RVR inferior a 400 m.

- (35) «Operação de Transporte Aéreo Comercial», uma operação com uma aeronave envolvendo o transporte de passageiros, carga ou correio por uma remuneração ou aluguer;
- (36) «Ocorrência», um acidente, incidente ou incidente sério, bem como qualquer outro defeito ou avaria numa aeronave, do seu equipamento ou de qualquer equipamento de terra e de qualquer elemento do sistema de navegação aérea utilizado ou destinado a ser utilizado para efeitos de ou em associação com a operação de uma aeronave ou com o fornecimento de serviços de gestão do tráfego aéreo ou de ajuda à navegação a uma aeronave;

P

- (37) Plano de voo. Informações específicas fornecidas às unidades de serviços de tráfego aéreo, relativas a um voo planeado ou a parte de um voo de uma aeronave.

Nota 1: O termo plano de voo pode ser precedido das palavras "preliminar", "arquivado", "atual" ou "operacional" para indicar o contexto e as diferentes fases de um voo.

Nota 2. — Quando a palavra “mensagem” é utilizada como sufixo deste termo, denota o conteúdo e o formato dos dados do plano de voo tal como são transmitidos.

- (38) Plano de voo atual (CPL). O plano de voo que reflete as alterações ao plano de voo apresentadas, se existir, através de autorizações ATC subsequentes.
- (39) Plano de voo arquivado (FPL ou eFPL). O plano de voo mais recente, tal como submetido pelo piloto, operador ou representante designado, para utilização pelas unidades ATS.

Nota: O FPL denota um plano de voo arquivado e trocado através de um serviço fixo aeronáutico, enquanto o eFPL denota um plano de voo arquivado e trocado através de serviços FF-ICE. O eFPL permite a troca de informação adicional não contida no FPL.

- (40) «Plano de Voo Operacional», o plano do operador aéreo para a condução segura do voo

com base na consideração do desempenho da aeronave, doutras limitações de operação e das condições relevantes esperadas na rota a ser seguida e nos aeródromos e ou heliportos res-
peitantes;

- (41) Plano de voo preliminar (PFP). As informa-
ções relacionadas com um voo, submetidas por
um operador ou um representante designado
para conduzir o planeamento colaborativo de
um voo, antes do arquivamento de um plano de
voo.

- (42) «Princípios Relativos a Factores Humanos»,
os princípios aplicáveis à concepção aeronáuti-
ca, certificação, formação, operações e manu-
tenção e que procuram a interconexão segura
entre a pessoa e outros componentes do siste-
ma através de uma consideração adequada do
desempenho humano;

R

- (43) Resumo do acordo. Quando uma aeronave
opera ao abrigo de um acordo do Artigo 83 bis
entre o Estado de Registo e outro Estado, o re-
sumo do acordo é um documento transmitido
juntamente com o Acordo do Artigo 83 bis re-
gistrado no Conselho da ICAO, que identifica
de forma sucinta e clara quais as funções e de-
veres que são transferidos pelo Estado de Re-
gisto para esse outro Estado.

*Nota: O outro Estado na definição acima refere-se
ao Estado do Operador para operações de transporte
aéreo comercial.*

S

- (44) «Sistema da Qualidade», é a estrutura organi-
zacional, as responsabilidades, os procedimen-
tos, os processos e os recursos para implemen-
tação do sistema de gestão da qualidade;
- (45) «Sistema de Documentos de Segurança de
Voo», um conjunto de documentação interrela-
cionada, estabelecido pelo operador aéreo, que
compila e organiza a informação necessária pa-
ra as operações de voo e de terra, e compreende,
no mínimo, o OM e o MCM do operador
aéreo;
- (46) «Sistema de Gestão da Segurança Operacio-
nal», uma abordagem organizada da gestão da

segurança, incluindo as estruturas organizacio-
nais, responsabilidades, políticas e procedi-
mentos necessários;

T

- (47) «Tempo de Aderência», o tempo estimado para
o fluido de degelo e ou antigelo evitar a forma-
ção de geada ou gelo e a acumulação de neve
nas superfícies protegidas de uma aeronave;

*Nota: O tempo de aderência inicia-se quando a
aplicação do fluido de degelo e ou antigelo começa e
expira quando o fluido de degelo ou antigelo aplicado
na aeronave perde a sua eficácia.*

- (48) Tempo limite. O intervalo, expresso em tem-
po, estabelecido pelo Estado do Operador, para
um aeródromo alternativo em rota, sendo que
qualquer tempo para além deste limite requer
uma aprovação específica do EDTO (Aeró-
dromo de Transporte Aéreo de Edifícios) do
Estado do Operador.

- (49) «Treino para Proficiência», o processo do pi-
loto verificador ministrar cada manobra e pro-
cedimento a um piloto conforme necessário até
à sua execução com sucesso durante o período
de formação.

310.01.A.120 Abreviaturas

No âmbito deste Regulamento as seguintes abrevia-
turas têm o seguinte significado:

ACAS	Sistema Anti-colisão de Bordo;
AFM	Manual de Voo do Avião;
APU	Unidade Auxiliar de Potência;
ATC	Controlo de Tráfego Aéreo;
ATS	Serviço de Tráfego Aéreo;
COA	Certificado de Operador Aéreo
CDL	Lista de Desvio de Configuração;
CDCCL	Controlo de Configuração de Limitações Críticas de Projecto;
EDTO	Operações de Tempo de Desvio Prolongado;
FRMS	Sistema de Gestão de Risco Associados a Fadiga;
<u>HEA</u>	<u>Aeródromos de alta altitude</u>
IFR	Regra de Voo por Instrumento;
IMC	Condições Meteorológicas para Voo por Instru- mentos;
MCM	Manual de Controlo de Manutenção;
MPM	Manual de Procedimentos da Organização de Ma- nutenção;
MEL	Lista de Equipamento Mínimo;
MMEL	Lista de Equipamento Mínimo de Referência;
MNPS	Especificações de Desempenho Mínima de Nave- gação;
MSG	Grupo Comité de Manutenção;

PBN	Navegação Baseada no Desempenho;
PIC	Piloto em Comando;
RACSTP	Regulamento de Aviação Civil de São Tomé e Príncipe;
RFFS	Serviço de Combate a Incêndios;
RNAV	Navegação de Área;
RNP	Desempenho de Navegação Requerida;
RVR	Alcance Visual na Pista;
RVSM	Separação Vertical Mínima Reduzida;
VFR	Regra de Voo Visual.

310.01 B EMISSÃO E MANUTENÇÃO DO CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO

310.01.B.100 GERAL

310.01.B.105 Requisitos gerais

Os requisitos aplicáveis à emissão e manutenção do COA estão estabelecidos nesta secção.

1. CONFORMIDADE COM LEIS, REGULAMENTOS E PROCEDIMENTOS

- (a) O operador deve garantir que todos os funcionários, quando no exterior, saibam que devem cumprir as leis, regulamentos e procedimentos dos Estados em que as operações são conduzidas.
- (b) O operador deve garantir que todos os pilotos estejam familiarizados com as leis, regulamentos e procedimentos pertinentes ao desempenho de suas funções, prescritos para as áreas a serem sobrevoadas, os aeródromos a serem utilizados e as instalações de navegação aérea relacionadas a eles. O operador deve garantir que os demais membros da tripulação de voo estejam familiarizados com as leis, regulamentos e procedimentos pertinentes ao desempenho de suas respectivas funções na operação da aeronave.

Nota: Informações para pilotos e pessoal de operações de voo sobre parâmetros de procedimentos de voo e procedimentos operacionais estão contidas no PANS-OPS (Doc 8168), Volume I. Os critérios para a elaboração de procedimentos de voo visual e por instrumentos estão contidos no PANS-OPS (Doc 8168), Volume II. Os critérios e procedimentos de desobstrução de obstáculos utilizados em certos Estados podem diferir do PANS-OPS, e o conhecimento dessas diferenças é importante por razões de segurança.

- (c) O operador ou um representante designado será responsável pelo controle operacional.

Nota: Os direitos e obrigações de um Estado em relação à operação de aeronaves registradas nesse Estado não são afetados por esta disposição.

- (d) A responsabilidade pelo controle operacional será delegada somente ao piloto em comando e a um oficial de operações de voo/despachante de voo se o método aprovado pelo operador para controle e supervisão das operações de voo exigir o uso de oficiais de operações de voo/despachantes de voo.

Nota: Orientações sobre a organização do controle operacional e a função do oficial de operações de voo/despachante de voo estão contidas no Manual de Procedimentos para Inspeção de Operações Certificação e Vigilância Contínua (Doc 8335). Orientações detalhadas sobre a autorização, deveres e responsabilidades do oficial de operações de voo/despachante de voo estão contidas no Guia para a Preparação de um Manual de Operações (Doc 10153). Os requisitos de idade, habilidade, conhecimento e experiência para oficiais de operações de voo/despachantes de voo licenciados estão contidos no Anexo 1.

- (e) Se uma situação de emergência que coloque em risco a segurança da aeronave ou de pessoas for primeiramente conhecida pelo oficial de operações de voo/despachante de voo, a ação por essa pessoa, de acordo com 4.6.2, deverá incluir, quando necessário, a notificação às autoridades competentes sobre a natureza da situação sem demora e solicitações de assistência, se necessário.
- (f) Se uma situação de emergência que coloque em risco a segurança da aeronave ou de pessoas exigir a tomada de medidas que envolvam uma violação de regulamentos ou procedimentos locais, o piloto em comando deverá notifi-

car a autoridade local competente sem demora. Se exigido pelo Estado em que o incidente ocorrer, o piloto em comando deverá apresentar um relatório sobre qualquer violação à autoridade competente desse Estado; nesse caso, o piloto em comando deverá também apresentar uma cópia do relatório ao Estado do Operador. Esses relatórios deverão ser apresentados o mais rapidamente possível e, normalmente, dentro de dez dias.

- (g) Os operadores deverão garantir que os pilotos em comando tenham disponíveis a bordo da aeronave todas as informações essenciais relativas aos serviços de busca e salvamento na área sobre a qual a aeronave irá sobrevoar.

Nota: Essas informações podem ser disponibilizadas ao piloto por meio do manual de operações ou por outros meios que sejam considerados apropriados.

- (h) Os operadores deverão garantir que os membros da tripulação de voo demonstrem a capacidade de falar e compreender o idioma utilizado para comunicações por radiotelefonia, conforme especificado no Anexo 1.

310.01.B.110 Certificado de operador aéreo

- (a) Nenhum operador aéreo pode operar uma aeronave no transporte aéreo comercial a não ser que esteja na posse de um COA válido, emitido pela Autoridade Aeronáutica.
- (b) Ninguém pode operar uma aeronave em operações de transporte aéreo comercial que não estejam autorizadas pelos termos, condições e limitações do seu COA e suas especificações de operações.
- (c) O titular de um COA deve trazer a bordo uma cópia autenticada deste e das especificações de operações relevantes para o tipo de aeronave, que deve ser transportado conjuntamente com os demais certificados da aeronave.
- (d) O COA e as especificações de operações associadas a ele, devem ser emitidos na língua portuguesa e incluir uma tradução em língua inglesa.
- (e) O titular de um COA deve manter-se sempre em conformidade com os termos, condições de

emissão e requisitos de manutenção do COA, de modo a manter a posse desse certificado.

310.01.B.115 Pedido do certificado de operador aéreo

- (a) Um operador aéreo que se candidata a um COA deve submeter o pedido utilizando um requerimento e 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 candidato deve demonstrar ainda à Autoridade Aeronáutica, através da declaração de conformidade, que cumpre com todos os requisitos aplicáveis do presente Regulamento.
- (c) O pedido inicial de um COA deve ser submetido, pelo menos, 90 (noventa) dias antes da data prevista para o início das operações.
- (d) Ao submeter o pedido, o candidato deve fornecer toda a informação e Manuais exigidos por este Regulamento, assim como, os documentos do sistema de gestão de segurança operacional requeridos por regulamento da Autoridade Aeronáutica.

310.01.B.120 Emissão de um certificado de operador aéreo

- (a) A Autoridade Aeronáutica pode emitir um COA se, após análise do pedido, considerar que o candidato:
 - (1) É uma empresa de São Tomé e Príncipe constituída de acordo com a legislação nacional;
 - (2) Possui o estabelecimento principal em São Tomé e Príncipe;
 - (3) Cumpre com os regulamentos e requisitos aplicáveis ao titular de um COA;
 - (4) Está devidamente e adequadamente equipado para conduzir as operações de transporte aéreo comercial e manutenção de aeronaves em segurança;
 - (5) Demonstrou ter uma organização adequada, um método de controlo e super-

- visão das operações de voo, um programa de formação, assim como, acordos de assistência em terra e de manutenção consistentes com a natureza e a extensão das operações especificadas;
- (6) Possui uma declaração de aptidão financeira, económica e jurídica actualizada emitida pela Autoridade Aeronáutica sob as disposições da legislação nacional aplicável;
- (7) Realizou o pagamento da taxa aplicável;
- (8) Não foi titular de um COA que tenha sido revogado por um incumprimento grave das normas de segurança operacional, em virtude de uma não conformidade de nível 1; ou
- (9) Não tenha como proprietário alguém que tenha contribuído para que se verificasse a revogação de um COA, nos termos do parágrafo anterior, ou se não tiver contratado para membros de órgãos de gestão ou para uma posição exigida por este Regulamento, pessoa que tenha contribuído para revogação de um COA, nos termos do parágrafo (8).

310.01.B.125 Conteúdo do certificado de operador aéreo

- (a) O COA é composto por um certificado de uma página para exposição pública, assinado pela Autoridade Aeronáutica tendo associado a ele as especificações de operações contendo as autorizações, condições, limitações e aprovações emitidos pela Autoridade Aeronáutica, aplicáveis à operação e manutenção conduzida pelo titular do COA.
- (b) O conteúdo de um COA compreende o seguinte:
- (1) O Estado do Operador e a Autoridade Aeronáutica emissora;
- (2) O número, revisão e a data de validade do COA;

- (3) O nome do operador aéreo, o nome comercial, se diferente, o endereço do estabelecimento principal;
- (4) A data de emissão, o nome, a assinatura e a função do representante da Autoridade Aeronáutica; e
- (5) A indicação do documento, que deve ser controlado e levado a bordo, onde devem constar os contactos do pessoal de gestão operacional.
- (c) O COA e as especificações de operações associadas devem seguir o modelo e conter, pelo menos, a informação listada na NI 310.01.B.125 (c) e (e), respectivamente.

310.01.B.130 Validade e renovação do certificado de operador aéreo

- (a) Um COA, ou as especificações de operações associadas a ele, emitido pela Autoridade Aeronáutica é válido por 24 (vinte e quatro) meses a não ser que:
- (1) A Autoridade Aeronáutica altere, suspenda, revogue ou de outra forma cancele o certificado;
- (2) O titular do COA renuncie ao certificado;
- (3) O titular do COA suspenda as operações durante mais de 60 (sessenta) dias; ou
- (4) A Autoridade Aeronáutica decida estabelecer prazo inferior ao COA, em virtude de incumprimentos dos requisitos regulamentares da posse e manutenção do COA, principalmente quando se verificar não conformidades de nível 1, não podendo este ser nunca inferior a 6 (seis) meses.
- (b) O titular do COA deve submeter o pedido de renovação do certificado, através de requerimento e 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 de COA deve submeter o pedido de renovação do certificado, pelo menos 60 (sessenta) dias antes da data da sua caducidade.
- (d) Se um pedido de renovação não for efectuado dentro do prazo estipulado no parágrafo (c) e o COA caducar em decorrência disto, o seu titular deve seguir o procedimento de candidatura para emissão inicial determinado pela Autoridade Aeronáutica.
- (e) As regras aplicáveis à duração e renovação do COA devem ser complementadas por regulamento da Autoridade Aeronáutica.

310.01. B.135 Manutenção da validade do certificado de operador aéreo

- (a) A manutenção da validade do COA depende do seguinte:
 - (1) O COA permanecer em conformidade com este Regulamento;
 - (2) Ser concedido acesso à Autoridade Aeronáutica às instalações da organização para determinar a conformidade contínua com este Regulamento;
 - (3) Do certificado não ter sido suspenso ou revogado; e
 - (4) Cumprimento das disposições relativas ao tratamento das não conformidades na subsecção 310.01.B.150.
- (b) As regras aplicáveis à manutenção da validade do COA devem ser complementadas por regulamento da Autoridade Aeronáutica.

310.01. B.140 Alteração do certificado de operador aéreo

- (a) A Autoridade Aeronáutica pode alterar um COA se:
 - (1) Entender que a segurança do transporte aéreo comercial e o interesse público pressupõe a alteração; ou
 - (2) O titular do COA solicitar uma alteração e a Autoridade Aeronáutica determinar que a segurança do transporte

aéreo comercial e o interesse público a permitem.

- (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 no transporte aéreo comercial, tal alteração torna-se efectiva, sem suspensão, na data em que o titular do COA receber a notificação.
- (c) O titular de um COA pode recorrer da alteração, mas deve actuar 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 efectivas 30 (trinta) dias após a notificação do titular do COA, a não ser que este recorra da proposta, por escrito, antes da data de efectividade, sendo que, a interposição de um recurso suspende a data de efectividade até que o processo de recurso seja concluído.
- (e) O titular do COA 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 transporte aéreo comercial, para a qual é necessária uma alteração ao COA, a não ser que tenha recebido uma notificação da aprovação por parte da Autoridade Aeronáutica.
- (g) As regras aplicáveis à alteração do COA devem ser complementadas por regulamento da Autoridade Aeronáutica.

310.01.B.145 Acesso para inspecção

- (a) Para determinar a supervisão contínua com os regulamentos aplicáveis, o titular do COA 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 instalações e aeronaves, bem como, assegurar que aquelas possam

requisitar documentos, registos, dados, procedimentos ou qualquer outro material relevante às suas actividades, sujeitas à certificação;

- (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 transporte aéreo comercial e manutenção; e

- (3) Conceder a qualquer pessoa qualificada, devidamente credenciadas pela Autoridade Aeronáutica, acesso livre e ininterrupto à cabine de piloto da aeronave durante operações de voo.

- (b) O titular de um COA deve fornecer à Autoridade Aeronáutica um lugar frontal de observador em cada uma das suas aeronaves, a partir do qual as acções e conversas da tripulação de voo possam ser facilmente observadas.

- (c) A conveniência da localização do lugar e a aptidão para controlar as acções, conversas e radiocomunicações dos membros da tripulação são determinadas pela Autoridade Aeronáutica.

310.01.B.150 Condução de auditorias e inspecções

- (a) A Autoridade Aeronáutica conduz uma supervisão contínua ao titular do COA para assegurar a contínua elegibilidade do mesmo para manter o COA e as aprovações associadas.

- (b) O titular do COA deve permitir a qualquer pessoa autorizada pela Autoridade Aeronáutica realizar, em qualquer altura ou local, com ou sem aviso prévio, quaisquer investigações, verificações, testes, inspecções ou auditorias, para determinar se o titular do COA está em conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis e com os termos, condições e limitações do COA aplicável.

- (c) O titular do COA deve ter disponível no seu domicílio profissional principal os actuais documentações:

- (1) COA e suas especificações de operações;

- (2) Manuais aprovados pela Autoridade Aeronáutica; e

- (3) Uma lista actualizada que inclua a localização e as posições de indivíduos responsáveis por cada registo, documento e relatórios requeridos a serem mantidos pelo titular do COA sob as leis, regulamentos ou critérios aplicáveis.

- (d) A falta de disponibilização por parte do titular de um COA à Autoridade Aeronáutica, mediante solicitação, de qualquer registo, documento, certificado ou relatório, é motivo para a suspensão do COA ou qualquer das suas especificações de operações.

- (e) Após a condução de uma inspecção ou auditoria, ou sempre que for necessário, o titular do COA 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 Regulamento, assim como, com os procedimentos e Manuais da Organização, os termos de certificação, o COA, a autorização de operações especiais ou o conteúdo de uma declaração, que reduz o nível de segurança de voo ou o põe gravemente em risco;

- (2) Uma não conformidade de nível 2, corresponde a um incumprimento com os requisitos aplicáveis dos Regulamento, assim como, com os procedimentos e Manuais da Organização, os termos de certificação, o COA, a autorização de operações especiais ou o conteúdo de uma declaração, que pode reduzir a segurança de voo ou, eventualmente, constituir riscos à segurança de voo.

(g) Após recepção de notificação das não conformidades o titular do COA deve proceder do seguinte modo:

- (1) Identificar a causa principal da não conformidade;
- (2) Definir um plano de acção correctiva;
- (3) Demonstrar que tomou todas as medidas correctivas, satisfatórias para a Autoridade Aeronáutica, no prazo acordado com a mesma.

(h) Quando forem detectadas evidências de não conformidade com os requisitos do RACSTP Parte 310.01, durante a supervisão ou qualquer outro processo a Autoridade Aeronáutica deve tomar as seguintes acções:

- (1) No caso de não conformidade de nível 1, a Autoridade Aeronáutica deve de imediato, limitar ou suspender o COA, total ou parcialmente, em função da gravidade da constatação de nível 1, até a organização tomar as medidas correctivas adequadas, ou ainda, revogá-la;
- (2) No caso de não conformidade de nível 2, o prazo concedido pela Autoridade Aeronáutica para a tomada de acções correctivas 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 acções correctivas satisfatório e aceite pela Autoridade Aeronáutica.

(i) Se o titular do COA não apresentar um plano de acção correctiva aceitável ou não implementar as acções correctivas 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 (1) (h).

310.01. B.155 Suspensão ou revogação do certificado do operador aéreo

(a) Pode resultar na suspensão ou revogação do COA:

- (1) A falta de conformidade do titular do COA com os requisitos deste Regulamento ou com os termos e condições do certificado e das especificações de operações associadas a ele;
- (2) A recusa, por parte do titular do COA, do acesso à Autoridade Aeronáutica as suas instalações para determinar a conformidade contínua com este Regulamento;
- (3) A falta de pagamento de quaisquer encargos determinados pela Autoridade Aeronáutica.

(b) O titular do COA 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.

310.01. B.200 ADMINISTRAÇÃO

310.01. B.205 Base de operações

- (a) O titular de um COA deve manter uma base principal de operações, sendo que, quando for autorizado a conduzir manutenção pela posse de um certificado OMA, deve manter uma base principal de operações e uma base principal de manutenção, na mesma localização ou não.
- (b) O titular de um COA deve notificar por escrito à Autoridade Aeronáutica com pelo menos 30 (trinta) dias de antecedência a intenção de estabelecer ou alterar a localização de qualquer uma das duas bases.

310.01.B.210 Pessoal de gestão requerido para as operações de transporte aéreo comercial

- (a) O titular de um COA deve nomear um administrador responsável, que a Autoridade Aeronáutica aprovar, investido da autoridade corporativa necessária para garantir que todas as operações e actividades de voo e de manuten-

ção possam ser financiadas e executadas em conformidade com os regulamentos aplicáveis.

- (b) Ao conduzir operações de transporte aéreo comercial, o operador aéreo 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 operador aéreo, e ser responsável por todas as funções especificadas no presente Regulamento;
- (2) Os responsáveis designados devem estar subordinados e responder directamente ao administrador responsável.

- (c) Nos termos do parágrafo (b) o titular do COA deve dispor de pessoal qualificado com competência comprovada na aviação civil, disponível para prestar serviço a tempo inteiro nas seguintes posições:

- (1) Presidente / Director Geral;
- (2) Responsável de operações de voo;
- (3) Responsável de treino da tripulação;
- (4) Responsável de Qualidade;
- (5) Responsável de Segurança;
- (6) Responsável Chefe de Piloto;
- (7) Responsável de manutenção;
- (8) Responsável de operações de terra;

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) A Autoridade Aeronáutica pode aprovar posições ou um número de posições, diferente das indicadas no parágrafo anterior, se o titular do COA for capaz de demonstrar que consegue conduzir a operação com o mesmo nível de se-

gurança, sob a direcção de menos ou categorias diferentes do pessoal de gestão, dependendo:

- (1) Do tipo de operações envolvidas;
 - (2) Do número de aeronaves utilizadas; e
 - (3) Da área de operação.
- (e) Requisitos adicionais relativos ao pessoal de gestão são estabelecidos em regulamento da Autoridade Aeronáutica.
- (f) 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 COA 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 COA:
 - (i) Normas de segurança aeronáutica e práticas de operação seguras;
 - (ii) Legislação aeronáutica nacional;
 - (iii) As especificações de operações do titular do COA;
 - (iv) Todos os requisitos apropriados de manutenção e aeronavegabilidade deste Regulamento;
 - (v) Os requisitos em matéria de Manuais deste Regulamento.
- (g) O titular de um COA deve tomar medidas para garantir a continuidade da supervisão se as operações forem conduzidas na ausência de

qualquer elemento do pessoal de gestão exigido.

- (h) O pessoal de gestão exigido deve ser contratado para trabalhar as horas suficientes de modo a serem cumpridas as funções de gestão.
- (i) Uma pessoa em serviço numa posição de gestão exigida para o titular de um COA não pode estar ao serviço de qualquer outro titular de um COA numa posição similar, a não ser que uma autorização seja emitida pela Autoridade Aeronáutica.
- (j) O operador aéreo deve manter registos adequados da experiência, das qualificações e da formação do pessoal, de modo a demonstrar a conformidade com o parágrafo (e).
- (k) O titular de um COA deve:
 - (1) Declarar nas disposições gerais do MO as funções, responsabilidades e atribuições do pessoal exigido nesta secção;
 - (2) Listar no MO os nomes e os endereços profissionais dos indivíduos nomeados para tais posições; e
 - (3) Notificar a Autoridade Aeronáutica qualquer alteração do pessoal ou qualquer vaga em qualquer das posições listadas no parágrafo (b), num período de 10 (dez) dias após a verificação de tal alteração ou vaga.
- (l) A Autoridade Aeronáutica pode recusar a indicação para o cargo de responsável requerido neste Regulamento, se o indicado for abrangido por uma das condições referidas no parágrafo (9) (a) da subsecção 310.01.B.120.

310.01. B.215 Sistema de qualidade

- (a) O titular de um COA deve estabelecer um sistema da qualidade e designar um responsável da qualidade para monitorar o cumprimento e a adequação dos procedimentos requeridos para garantir práticas de operação seguras e a aeronavegabilidade das aeronaves.
- (b) A monitorização do cumprimento deve incluir um sistema de retorno da informação adminis-

trador responsável, para garantir a adopção das acções correctivas, conforme necessário.

- (c) O titular de um COA deve garantir que o sistema de qualidade inclua um programa de garantia da qualidade contendo os procedimentos designados para verificar que todas as operações estão a ser conduzidas em conformidade com todos os requisitos, normas e procedimentos aplicáveis.
- (d) O sistema da qualidade e o responsável de qualidade devem observar os regulamentos aeronáuticos e sujeitarem-se a aprovação da Autoridade Aeronáutica.
- (e) O sistema de qualidade deve incluir um sistema de retorno da informação ao responsável ou grupo de pessoas directamente responsáveis pelo sistema de qualidade e ao administrador responsável que assegura, conforme necessário, a adopção apropriada e oportuna das medidas correctivas em resposta aos relatórios resultantes das auditorias independentes.
- (f) O sistema de qualidade do operador aéreo deve ser adequado, por forma a permitir analisar todos os procedimentos conforme descritos nos manuais, de acordo com um programa aprovado anualmente.
- (g) O sistema de qualidade do operador aéreo deve indicar quando devem realizar-se e quando terminam as auditorias, e estabelecer um sistema de relatórios de auditoria, que possa ser observado pelo pessoal da Autoridade Aeronáutica, quando solicitado.
- (h) O sistema de auditoria deve estabelecer claramente o meio pelo qual os relatórios de auditoria contendo observações sobre as não conformidades ou falta de qualidade são comunicados ao administrador responsável.
- (i) O titular de um COA deve descrever o sistema da qualidade na documentação relevante, conforme definido na NI: 310.01.B.215.
- (j) Não obstante o parágrafo (a) acima, a Autoridade Aeronáutica pode aceitar a nomeação de dois responsáveis da qualidade, um para as operações e outro para a manutenção, desde que o operador aéreo tenha estabelecido uma unidade de gestão da qualidade para garantir

que o sistema da qualidade se aplica de maneira uniforme em toda exploração.

- (k) Nos casos em que o titular do COA seja uma OMA, o sistema de gestão da qualidade do titular do COA pode ser combinado com os requisitos da OMA e submetido para aprovação da Autoridade Aeronáutica, e ao Estado de Registo, para aeronaves não registadas em São Tomé e Príncipe.

310.01.B.220 Apresentação e revisão dos Manuais de Políticas e Procedimentos

- (a) Todos os Manuais exigidos por este Regulamento devem:
- (1) Incluir as instruções e informações necessárias de modo a permitir que o pessoal envolvido desempenhe as suas funções e responsabilidades com um elevado grau de segurança;
 - (2) Ser elaborado de uma forma que seja fácil de revisar e conter um sistema que permita ao pessoal determinar o estado actual da revisão de cada manual;
 - (3) Levar a data da última revisão em cada página pertinente;
 - (4) Não ser contrário a qualquer regulamento de São Tomé e Príncipe aplicável e às especificações de operações do titular do COA;
 - (5) Cada manual deve incluir uma referência aos regulamentos de aviação civil apropriados; e
 - (6) Devem ser redigidos em língua portuguesa, podendo ser feita uma tradução para a língua inglesa.
- (b) O titular de um manual exigido por este Regulamento deve manter o mesmo actualizado com as alterações ou revisões fornecidas pelo operador aéreo.
- (c) Ninguém pode implementar quaisquer políticas ou procedimentos para as operações de voo ou funções de navegabilidade sem a devida coordenação prévia com a Autoridade Aeronáutica.

- (d) O titular de um COA deve submeter as políticas ou procedimentos propostos à Autoridade Aeronáutica, pelo menos, 30 (trinta) dias antes da data prevista para a sua implementação.
- (e) Quando alterações ou revisões imediatas forem exigidas no interesse da segurança, estas podem ser publicadas e aplicadas imediatamente, desde que tenha sido submetido um pedido relativo a qualquer aprovação exigida.
- (f) A partir de 01 de Setembro de 2021, todos os Manuais exigidos por este Regulamento devem estar redigidos na língua portuguesa, sem prejuízo do disposto no parágrafo (6) (a) acima.

310.01.B.225 Preenchimento e conservação de registos

- (a) O titular do COA deve garantir que todos os registos exigidos por este Regulamento para serem preenchidos o sejam:
- (1) Para qualificação ou navegabilidade, antes do uso da pessoa, aeronave ou componente nas operações de transporte aéreo comercial;
 - (2) Para todos os outros registos, conforme a informação necessária é fornecida à pessoa designada para concluir o registo.
- (b) O titular do COA deve garantir que o fornecimento de dados necessários às pessoas designadas para preencher um registo específico é efectuado de forma atempada, de modo a que o registo esteja continuamente actualizado e disponível para consideração no planeamento e condução das operações de transporte aéreo comercial.
- (c) O titular do COA deve atribuir uma designação por escrito às pessoas designadas para efectuar um registo específico, assim como, formação e política de orientação, por escrito, para que o documento seja preenchido de forma atempada e precisa.
- (d) Cada pessoa designada para concluir e ou assinar um registo exigido por este Regulamento deve efectuar o registo necessário de uma forma precisa e atempada, de modo a que o regis-

to usado no planeamento e condução do transporte aéreo comercial reflecta a verdadeira situação na altura do uso.

(e) Cada registo exigido para os fins de operações e manutenção do titular do COA deve ser preenchido a tinta ou caneta indelével, a não ser que aprovado de outra forma pela Autoridade Aeronáutica.

(f) O titular de um COA deve reter os seguintes registos pelo período especificado na NI: 310.01.B.225:

- (1) Registos de tempo de voo e período de serviço;
- (2) Registos da tripulação de voo;
- (3) Registos de formação do pessoal do titular do COA para o qual é exigido um programa de formação;
- (4) Registos de combustível e óleo, para cada voo;
- (5) Registos de manutenção das aeronaves;
- (6) Plano operacional de voo;
- (7) Os formulários de preparação de voo listados abaixo:
 - (i) Manifestos de carga preenchidos;
 - (ii) Registos de massa e centragem;
 - (iii) Formulários de despacho de voo;
 - (iv) Planos de voo;
 - (v) Manifestos de passageiros;
 - (vi) Boletins meteorológicos;
- (8) Caderneta técnica da aeronave, incluindo as seguintes secções listadas abaixo:
 - (i) Secção de registos de viagem;
 - (ii) Secção de registos de manutenção;

(9) Registos do registador de voo;

(10) Registos do sistema da qualidade;

(11) Documento de transporte de mercadorias perigosas;

(12) Lista de controlo da recepção de mercadorias perigosas;

(13) Registos da dosagem de radiação solar e cósmica;

(14) Outros registos que forem exigidos pela Autoridade Aeronáutica.

(g) Para os registos identificados no parágrafo (3) (f) acima, o titular do COA deve manter:

(1) Os registos actualizados que detalhem as qualificações e a formação de todos os seus trabalhadores e pessoal contratado envolvido no controlo operacional, operações de voo, operações de terra e de manutenção do operador aéreo;

(2) Os registos dos trabalhadores, que cumprem as funções de membros da tripulação ou de oficiais de operações de voo, com detalhes suficientes para determinar se o trabalhador cumpre os requisitos de experiência e qualificação requeridos para as funções nas operações de transporte aéreo comercial.

(h) O titular de um COA deve manter os registos de uma forma aceitável para a Autoridade Aeronáutica.

310.01. B.230 Registos dos gravadores de vozes na cabine de piloto, dados de voo e ligações de dados

(a) O titular de um COA deve reter:

(1) Os últimos dados de calibração do gravador de dados de voo, incluindo o meio de registo a partir do qual deriva a calibração; e

(2) A correlação do gravador de dados de voo relativa a uma aeronave de qualquer grupo de aeronaves operadas pelo titular do COA:

- (i) Que sejam do mesmo tipo;
- (ii) Que tenham o mesmo modelo e o mesmo tipo de instalação de gravador de voo; e
- (iii) Que não difiram no desenho tipo com relação à instalação original dos instrumentos associados ao gravador.

Nota: A calibração do gravador de dados de voo e a correlação do gravador de dados de voo são mantidas como parte dos registos de manutenção das aeronaves e seus componentes.

- (b) No caso de um acidente ou incidente que requeira uma notificação imediata à Autoridade Aeronáutica, o titular do COA deve remover e conservar as informações gravadas do gravador de vozes na cabine de piloto, do gravador de dados do voo e do gravador de ligação de dados durante pelo menos 60 (sessenta) dias ou, se exigido pela Autoridade Aeronáutica, durante um período mais longo.

310.01.B.235 Aeronaves operadas pelo titular do certificado de operador aéreo

- (a) Uma lista actualizada contendo, a marca, o modelo e a série de cada aeronave operada pelo titular do COA deve fazer parte das suas especificações de operações, devendo incluir ainda, a lista de autorizações, condições e limitações, com:
 - (1) Contactos da Autoridade Aeronáutica emissora;
 - (2) Detalhes de contacto da Autoridade Aeronáutica emissora;
 - (3) Nome do operador aéreo e número de COA;
 - (4) Data de Emissão e assinatura do representante da Autoridade Aeronáutica;
 - (5) Modelo da aeronave;
 - (6) Tipo e área de operação;
 - (7) Autorização e limitações especiais.

- (b) O titular de um COA deve solicitar à Autoridade Aeronáutica uma alteração das suas especificações de operações com antecedência relativamente a qualquer mudança pretendida de aeronaves.

310.01.B.240 Caderneta técnica da aeronave

- (a) O titular de um COA deve possuir uma caderneta técnica da aeronave que seja levada a bordo e que contenha uma secção de registos de viagem e uma secção de registos de manutenção.
- (b) A secção de registos de viagem e de registos de manutenção foram desenvolvidas, respectivamente, nas subsecções 310.01.C.120 e 310.01.D.135.

Nota 1: O registo técnico pode ser computadorizado. A secção de registos de viagem e a secção de registo de manutenção podem ser combinadas.

Nota 2: Exemplos de registo técnico de uma aeronave podem ser encontrados no NI: 310.01.B.240.

310.01.B.245 Endoutrinamento nos procedimentos da companhia

- (a) Ninguém pode prestar serviço, nem nenhum titular de um COA pode usar uma pessoa como seu trabalhador, a não ser que esta tenha seguido o programa de endoutrinamento da companhia, adequado às funções e responsabilidades pretendidas, devidamente aprovado pela Autoridade Aeronáutica.
- (b) O programa de endoutrinamento deve incluir a formação em conhecimentos e capacidades relacionadas com o desempenho humano, incluindo, em particular, a coordenação com outro pessoal do operador aéreo.

Nota: Os requisitos para a formação de endoutrinamento, a formação inicial, contínua e outra exigida aos membros da tripulação e oficiais de operações de voo estão contidos no RACSTP Parte 310.02.

310.01.B.250 Sistema de gestão da segurança operacional

- (a) O titular de um COA deve implementar um sistema de gestão da segurança operacional, de

modo aceitável para a Autoridade Aeronáutica, conforme esta estabelecer.

(b) O sistema de gestão da segurança referido no parágrafo (a) deve:

- (1) Identificar os perigos reais e potenciais para a segurança;
- (2) Garantir que a acção correctiva necessária para manter um nível de segurança aceitável é implementada;
- (3) Proporcionar uma monitorização contínua e uma avaliação regular do nível de segurança atingido; e
- (4) Apontar para um melhoramento contínuo do nível global de segurança.

(c) Um sistema de gestão da segurança deve definir claramente as linhas da responsabilidade pela segurança em toda a organização, incluindo uma responsabilidade directa pela segurança por parte da gestão de topo.

Nota 1: A orientação sobre a definição do desempenho de segurança operacional está contida no Documento da OACI 9859, Manual de Gestão da Segurança Operacional.

Nota 2: A estrutura para a implementação e manutenção de um sistema de gestão da segurança operacional está contida no Documento da OACI 9859, Manual de Gestão da Segurança Operacional.

Nota 3: A estrutura para o Programa Nacional de Segurança Operacional do Estado está contida no Anexo 6 à Convenção de Chicago de 1944.

Nota 4: O Anexo 19 inclui disposições de gestão da segurança para operadores aéreos. Orientações adicionais constam do Manual de Gestão da Segurança (Doc. 9859).

- (d) Recomendação: O operador de uma aeronave com massa de decolagem certificada superior a 15.000 kg deve estabelecer e manter um programa de análise de dados de voo como parte do seu sistema de gestão da segurança.
- (e) Todas as aeronaves com massa de decolagem certificada superior a:

a) 27.000 kg; ou

b) 15.000 kg com capacidade para mais de 19 passageiros sentados e com certificado de aeronavegabilidade emitido pela primeira vez em ou após 1 de janeiro de 2027, devem estar equipadas com meios para suportar um programa de análise de dados de voo.

(f) O operador de uma aeronave equipada conforme descrito em 3.3.2 deve estabelecer e manter um programa de análise de dados de voo como parte do seu sistema de gestão da segurança.

(g) O operador de uma aeronave com massa máxima certificada de decolagem superior a 27.000 kg deve estabelecer e manter um programa de análise de dados de voo como parte do seu sistema de gestão de segurança.

Nota: O operador pode contratar a operação de um programa de análise de dados de voo a terceiros, mantendo a responsabilidade geral pela manutenção de tal programa.

(h) A partir de 23 de novembro de 2028, um programa de análise de dados de voo deve incluir proteções contra a divulgação e o uso dos dados de segurança e das informações de segurança, bem como proteções para indivíduos e organizações relacionados, de acordo com o Anexo 19.

Nota: Orientações sobre o estabelecimento de programas de análise de dados de voo estão incluídas no Manual sobre Programas de Análise de Dados de Voo (FDAP) (Doc 10000).

(i) Até 22 de novembro de 2028, os Estados não permitirão a utilização de gravações ou transcrições de CVR, CARS, AIR Classe A e AIRS Classe A para fins que não sejam a investigação de um acidente ou incidente, conforme o Anexo 13, exceto quando as gravações ou transcrições forem:

a) relacionadas a um evento relacionado à segurança identificado no contexto de um sistema de gestão de segurança; restritas às partes relevantes de uma transcrição anonimizada da gravação; e sujeitas às proteções concedidas pelo Anexo 19;

b) solicitadas para uso em processos criminais não relacionados a um evento envolvendo uma investigação de acidente ou incidente e sujeitas às proteções concedidas pelo Anexo 19; ou

c) usados para inspeções de sistemas de gravadores de voo, conforme previsto na Seção 7 do Apêndice 8.

Nota: As disposições sobre a proteção de dados de segurança, informações de segurança e fontes relacionadas estão contidas no Apêndice 3 do Anexo 19. Quando uma investigação nos termos do Anexo 13 é instaurada, os registros da investigação estão sujeitos às proteções concedidas pelo Anexo 13.

(j) Até 22 de novembro de 2028, os Estados não permitirão o uso de gravações ou transcrições de FDR, ADRS, bem como AIR e AIRS de Classe B e Classe C para fins que não sejam a investigação de um acidente ou incidente, conforme o Anexo 13, exceto quando as gravações ou transcrições estiverem sujeitas às proteções concedidas pelo Anexo 19 e forem:

a) usadas pelo operador para fins de aeronavegabilidade ou manutenção;

b) usadas pelo operador na operação de um programa de análise de dados de voo exigido neste Anexo;

c) solicitadas para uso em processos não relacionados a um evento envolvendo uma investigação de acidente ou incidente;

d) desidentificadas; ou

e) divulgadas sob procedimentos seguros.

Nota: As disposições sobre a proteção de dados de segurança, informações de segurança e fontes relacionadas constam do Apêndice 3 do Anexo 19.

(k) O operador deve estabelecer um sistema de documentos de segurança de voo, para uso e orientação do pessoal operacional, como parte de seu sistema de gestão de segurança.

Nota: Orientações sobre o desenvolvimento e a organização de um sistema de documentos de segurança de voo são fornecidas no Anexo D.

310.01.B.255 Programa de monitorização de dados de voo

(a) O titular de um COA que explore aviões com uma massa máxima à descolagem certificada de mais de 27.000 kg deve estabelecer e manter um programa de análise de dados de voo como parte do seu sistema de gestão da segurança.

(b) O titular de um COA que explore helicópteros com uma massa máxima à descolagem certificada de mais de 7.000 kg e com uma configuração de assentos superior a nove passageiros e equipado com um registador de voo, deve estabelecer e manter um programa de análise de dados de voo como parte do seu sistema de gestão da segurança.

(c) O titular de um COA pode contratar a operação de um programa de análise de dados de voo a uma outra entidade, retendo a responsabilidade geral pela manutenção de tal programa.

(d) Um programa de análise de dados de voo deve ser não punitivo e deve conter salvaguardas adequadas para proteger as fontes dos dados.

Nota 1: A orientação sobre o estabelecimento de programas de análise de dados de voo encontra-se descrita no Documento 10000 da OACI, Manual de Programas de Análise de Dados de Voo.

310.01.B.260 Sistema de documentos de segurança de voo

(a) O titular de um COA deve estabelecer um sistema de documentos de segurança de voo, para uso e orientação do pessoal operacional, como parte do seu sistema de gestão da segurança conforme requerido no RACSTP Parte 1.

(b) O desenvolvimento e organização do sistema de documentos de segurança de voo devem conter os elementos mínimos estabelecidos no modelo da NI: 310.01.B.260.

310.01.B.265 Actividades contratadas

(a) As actividades contratadas incluem todas as actividades abrangidas pelo âmbito da certificação do operador aéreo que sejam realizadas por outras organizações certificadas para o exercício dessas actividades ou, caso não estejam certificadas, que exerçam a sua actividade ao abrigo da aprovação do operador aéreo.

- (b) Aquando da contratação ou aquisição de qualquer serviço ou produto no âmbito da sua actividade, o operador aéreo deve assegurar o cumprimento dos requisitos aplicáveis.
- (c) Sempre que um operador aéreo certificado contrata parte da sua actividade a uma organização não certificada nos termos do presente Regulamento para realizar essa actividade, a organização contratada exerce a actividade ao abrigo da aprovação do operador aéreo.
- (d) A organização contratante deve garantir o acesso da Autoridade Aeronáutica à organização contratada para verificar o cumprimento permanente dos requisitos aplicáveis.
- (e) O titular do COA deve desenvolver políticas e procedimentos para as entidades que executam trabalho em seu nome.

310.01.B270 PROTEÇÃO DE GRAVAÇÕES E TRANSCRIÇÕES

- (a) 3.6.1 Os Estados não devem permitir o uso de gravações ou transcrições de CVR, CARS, AIR Classe A e AIRS Classe A, exceto quando as gravações ou transcrições forem:
 1. Utilizadas na investigação de um acidente ou incidente instaurado nos termos do Anexo 13;
 2. Utilizadas na avaliação de um evento relacionado à segurança identificado no contexto de um sistema de gestão da segurança, caso em que tal uso será: restrito às partes relevantes de uma transcrição anonimizada da gravação; e estará sujeito às proteções concedidas pelo Anexo 19;
 3. Solicitadas para uso em processos criminais não relacionados a um evento envolvendo uma investigação de acidente ou incidente do Anexo 13, caso em que tal uso será restrito às partes relevantes divulgadas sob salvaguardas autorizadas; ou
 4. Usados para inspeções de sistemas de gravadores de voo, conforme previsto na Secção 7 do Apêndice 8.

Nota 1: Quando uma investigação sob o Anexo 13 é instaurada, a proteção concedida aos registros de acidentes e investigações, incluindo gravações ou transcrições de CVR, CARS, AIR Classe A e AIRS Classe A, é determinada de acordo com o Anexo 13. As disposições sobre a proteção de dados de segurança e informações de segurança coletadas para fins de manutenção ou melhoria da segurança, bem como fontes relacionadas, estão contidas no Anexo 19.

Nota 2: As salvaguardas autorizadas incluem limitações ou restrições legais, como ordens de proteção, processos sigilosos, revisão em segredo de justiça e desidentificação de dados para o uso ou divulgação de informações de segurança em processos criminais.

- (b) Os Estados não devem permitir a utilização de gravações ou transcrições de FDR, ADRS, bem como de AIR e AIRS de Classe B e Classe C, exceto quando as gravações ou transcrições forem:

1. Utilizadas na investigação de um acidente ou incidente instaurado ao abrigo do Anexo 13;
2. Utilizadas pelo operador para fins de aeronavegabilidade ou manutenção;
3. Utilizadas pelo operador na operação de um programa de análise de dados de voo exigido neste Anexo; ou
4. Solicitadas para utilização em processos não relacionados com um evento que envolva uma investigação de acidente ou incidente;

Nota: As disposições sobre a proteção de dados de segurança e informações de segurança recolhidas para fins de manutenção ou melhoria da segurança, bem como fontes relacionadas, constam do Apêndice 3 do Anexo 19.

310.01. B.300 AERONAVES

310.01. B.305 Aeronaves autorizadas

- (a) Ninguém pode operar uma aeronave no transporte aéreo comercial, a não ser que essa aeronave possua um certificado de navegabilidade válido e apropriado, esteja em condições de aeronavegabilidade e cumpra os requisitos de na-

vegabilidade aplicáveis a essas operações, incluindo os relativos à identificação e ao equipamento.

- (b) Ninguém pode operar um tipo específico de aeronave no transporte aéreo comercial, a não ser que tenha concluído a certificação inicial de modo satisfatório, e esse tipo de aeronave tenha sido incluído no COA do operador aéreo.
- (c) Ninguém pode operar uma aeronave adicional ou de substituição, de um tipo para o qual está actualmente autorizada, a não ser que possa demonstrar ter concluído um processo de avaliação para inclusão na frota do titular do COA.

310.01.B.310 Contratos de locação

- (a) Qualquer contrato de locação relativo a uma aeronave utilizada por um operador aéreo certificado ao abrigo do presente Regulamento está sujeito à aprovação prévia da Autoridade Aeronáutica.
- (b) A aprovação prévia prevista no parágrafo anterior pode ser dispensada nos contratos de locação de curta duração, conforme for determinado por regulamento da Autoridade Aeronáutica e se cumprir com as condições de operações para as quais está certificado.
- (c) Um operador aéreo portador de um COA deve submeter o pedido de renovação de contrato de locação, pelo menos, 30 (trinta) dias antes da data da caducidade, utilizando um requerimento e formulário, conforme determinado pela Autoridade Aeronáutica, contendo todas as informações exigidas para o efeito e acompanhado do comprovativo de pagamento da taxa aplicável.
- (d) A Autoridade Aeronáutica aprova a operação de aeronaves em regime de contrato de locação por operadores aéreos nacionais nos seguintes casos:

- (1) Reforço temporário de frota destinado a suprir necessidades ocasionais de um operador aéreo nacional, devidamente justificadas, com aeronave registada num Estado estrangeiro, por prazo não superior a 6 (seis) meses, em qualquer período de 12 (doze) meses consecutivos, podendo, excepcionalmente, ser renovado por período máximo de 3

(três) meses caso houver necessidade extraordinárias;

- (2) Reforço temporário de frota de um operador aéreo nacional, com aeronave cujo pedido certificação e inscrição no Registo Aeronáutico Nacional já tenha dado entrada na Autoridade Aeronáutica, tendo em vista a sua futura inclusão no COA do operador aéreo;
- (3) Reforço temporário de frota destinado a suprir necessidades ocasionais de um operador aéreo nacional, devidamente justificadas, com aeronaves nacionais;
- (4) Substituição temporária de aeronave, por motivos devidamente justificados, tais como perda de aeronave, imobilização de aeronave devida a execução de trabalhos de manutenção, acidente ou incidente, por prazo não superior a 6 (seis) meses, podendo ser renovado uma única vez, pelo mesmo período, desde que se comprove que os motivos que levaram à sua autorização se mantêm por razões não imputáveis ao operador aéreo nacional.
- (e) Os reforços de frota previstos nos parágrafos (3) e (4) (c), devem ser efectuados preferencialmente com aeronaves do mesmo tipo ou equivalentes das já constantes do COA do operador aéreo nacional.
- (f) Se a Autoridade Aeronáutica, considerar estar em causa a segurança, pode, caso a caso, fixar ao operador aéreo nacional limites para o número de aeronaves em regime de wet lease-out.
- (g) O titular de um COA que pretende celebrar um contrato de locação, ao submeter o pedido, deve cumprir os requisitos e fornecer toda a informação e documentos requeridos, nos termos e prazos determinados em regulamento da Autoridade Aeronáutica.

310.01.B.315 Intercâmbio de aeronaves

- (a) Ninguém pode intercambiar aeronaves com outro titular de um COA sem a aprovação da Autoridade Aeronáutica.
- (b) Requisitos relativos aos contratos de intercâmbio de aeronaves aprovados pela Autorida-

de Aeronáutica estão estabelecidos na NI: 310.01.B.315.

310.01.B.320 Acordos de partilha de códigos

(a) Sem prejuízo dos requisitos aplicáveis aos operadores aéreo e às aeronaves de países estrangeiros no que respeita à segurança, um operador aéreo certificado em conformidade com o presente Regulamento só pode concluir um acordo de partilha de códigos com um operador aéreo de um país estrangeiro após:

- (1) Ter verificado que o operador aéreo do país estrangeiro cumpre as normas aplicáveis da OACI; E
- (2) Ter fornecido à Autoridade Aeronáutica informações documentadas que permitam a essa Autoridade Aeronáutica cumprir o disposto nesta subsecção.

(b) Aquando da aplicação do acordo de partilha de códigos, o operador aéreo deve monitorizar e efectuar avaliações periódicas do cumprimento permanente das normas da OACI aplicáveis por parte do operador aéreo do país terceiro.

(c) O operador aéreo certificado em conformidade com o presente Regulamento, não pode vender nem emitir bilhetes para um voo operado por um operador aéreo de um país estrangeiro se este estiver sujeito a uma proibição de operação ou deixar de cumprir as normas aplicáveis da OACI.

310.01.B.325 Demonstração de evacuação de emergência

(a) Ninguém pode usar um tipo e modelo de aeronave nas operações de transporte aéreo comercial de passageiros, a não ser que tenha realizado previamente, para a Autoridade Aeronáutica, uma demonstração de evacuação de emergência real à capacidade total, para a configuração, em 90 (noventa) segundos ou menos.

(b) A demonstração real à capacidade total pode não ser exigida, se o titular do COA apresentar um pedido escrito de autorização com provas de que:

(1) Durante a certificação de tipo da aeronave ou durante a certificação de outro operador aéreo, foi realizada uma demonstração satisfatória de evacuação de emergência a capacidade total da aeronave a ser operada; e

(2) Existe uma análise de engenharia que demonstra que uma evacuação dentro dos 90 (noventa) segundos regulamentares é ainda possível, se a configuração da aeronave do titular do COA for diferente em relação ao número de saídas ou tipo de saídas ou número de membros da tripulação de cabine ou localização dos membros da tripulação de cabine.

(c) Ninguém pode utilizar um tipo ou modelo de aeronave nas operações de transporte aéreo comercial de passageiros, se não for necessária uma demonstração à capacidade total, salvo se tiver previamente demonstrado à Autoridade Aeronáutica que o seu pessoal, procedimentos e equipamento disponíveis podem proporcionar suficientes saídas abertas para efectuar a evacuação em 15 (quinze) segundos ou menos.

(d) Ninguém pode utilizar um avião terrestre em operações prolongadas sobre água a não ser que tenha demonstrado previamente à Autoridade Aeronáutica que possui a aptidão e o equipamento para levar a cabo, de forma eficaz, os seus procedimentos de amaremação forçada.

(e) Os requisitos adicionais respeitantes às demonstrações de evacuação de emergência estão especificados na NI: 310.01.B.325.

310.01.B.330 Voos de demonstração

(a) Ninguém pode operar um tipo de aeronave no transporte aéreo comercial, a não ser que previamente tenha conduzido satisfatoriamente voos de demonstração para a Autoridade Aeronáutica nesse tipo de aeronave.

(b) Ninguém pode operar uma aeronave numa zona designada especial, ou que utilize um sistema especializado de navegação, a não ser que tenha conduzido um voo de demonstração satisfatório para a Autoridade Aeronáutica.

- (c) Os voos de demonstração requeridos nos parágrafos (a) e (b) devem ser conduzidos de acordo com os regulamentos aplicáveis ao tipo de operação e de aeronave utilizado.
- (d) Excepcionalmente, a Autoridade Aeronáutica pode não exigir o cumprimento dos requisitos desta secção se considerar que circunstâncias especiais tornam desnecessária a conformidade com esta subsecção.
- e) Os requisitos adicionais respeitantes aos voos de demonstração estão especificados na NI:310.01.B.330.

310.01.B.400 INSTALAÇÕES E PROGRAMAS DE OPERAÇÕES

310.01.B.405 Instalações

- (a) O titular de COA deve manter instalações de apoio às operações na sua base principal de operações, adequadas à área e tipo de operação.
- (b) O titular de COA deve tomar as medidas necessárias para garantir que em cada aeródromo utilizado dispõe de instalações com serviços apropriados de assistência em terra de modo a garantir a assistência, a carga e a descarga seguras das aeronaves operadas.
- (c) O titular de um COA deve tomar todas as medidas cabíveis para que não se inicie um voo, a menos que se tenha determinado previamente, por todos os meios razoáveis de que se dispõe, que as instalações ou serviços terrestres e marítimos disponíveis e requeridos, necessariamente, durante esse voo, para a segurança da aeronave e protecção dos seus passageiros, sejam adequadas ao tipo de operação, de acordo com o qual se tenha de realizar o voo, e funcionem devidamente para o fim desejado.

Nota: “Meios razoáveis” serve para indicar a utilização, no ponto de partida, de informações à disposição do operador aéreo, quer através de informações oficiais publicadas pelos serviços de informação aeronáutica ou facilmente disponíveis a partir de outras fontes.

- (d) O titular de um COA deve assegurar que qualquer inadequação das instalações observadas no decurso das operações é comunicada à Au-

toridade Aeronáutica o mais rapidamente possível.

- (e) O titular de um COA deve, como parte de seu sistema de gestão de segurança operacional, avaliar o RFFS disponível em qualquer aeródromo que se pretende especificado no plano de voo operacional, no sentido de assegurar que um nível aceitável de protecção está disponível para a aeronave a ser utilizada.
- (f) O titular de um COA deve incluir no seu MO informações relativas ao nível de protecção RFFS considerado aceitável.

Nota: O Anexo 6 da Convenção de Chicago de 1944, Parte I, Anexo J, contém orientações sobre a avaliação de um nível aceitável de protecção RFFS em aeródromos.

310.01.B.410 Programas de operações

Ao estabelecer o programa de operação, o titular de um COA deve conceder tempo suficiente para o serviço adequado da aeronave nas escalas intermédias, e deve ter em consideração os ventos dominantes durante o voo, em rota e a velocidade de cruzeiro para o tipo de aeronave.

310.01C GESTÃO DAS OPERAÇÕES DE VOO DO TITULAR DE COA

310.01.C.100 MANUAIS, CADERNETAS E REGISTOS

310.01.C.105 Manual de operações

- (a) O titular do COA deve estabelecer um MO, aprovado pela Autoridade Aeronáutica, de acordo com os requisitos deste Regulamento, contendo todas as instruções, informações e procedimentos necessários à operação de todas as aeronaves operadas e para orientar o pessoal operacional, concernente, um Manual de Operações, de acordo com NI:310.01.C.105 no exercício das suas funções.
- (b) O titular do COA deve alterar o MO sempre que:
 - (1) Houver uma alteração em qualquer aspecto da operação;
 - (2) O MO já não cumpre os requisitos dos Regulamento;

- (3) For requerida pela Autoridade Aero-náutica.
 - (c) O MO e as suas alterações devem estar em conformidade com o manual de voo aprovado e ser alterados conforme necessário.
 - (d) O operador aéreo deve submeter a proposta de alteração do MO à aprovação da Autoridade Aeronáutica pelo menos 30 (trinta) dias antes da data de efectividade pretendida.
 - (e) Sem prejuízo do disposto no parágrafo (d), se for necessário efectuar alterações imediatas, por razões da segurança, estas podem ser publicadas e imediatamente aplicadas, desde que tenha sido apresentado o indispensável pedido de aprovação.
 - (f) O titular do COA deve incorporar no MO todas as alterações requeridas pela Autoridade Aeronáutica.
 - (g) O conteúdo do MO deve ser apresentado de forma a poder ser consultado sem dificuldade e observar os princípios de factores humanos.
 - (h) O titular do COA deve assegurar que:
 - (1) Todas as partes do manual são consistentes e compatíveis, na forma e no conteúdo, e não transgridem as condições contidas nas especificações de operações do COA do operador aéreo;
 - (2) O MO é mantido actualizado e todo o pessoal é mantido informado das alterações que sejam relevantes para as suas funções;
 - (3) Todo o pessoal operacional:
 - (i) Tem acesso fácil às partes do MO que são relevantes para as suas funções;
 - (ii) É capaz de compreender a língua em que as partes do MO relativas às suas funções e responsabilidades são escritas;
 - (4) A cada membro da tripulação é fornecida uma cópia pessoal das secções re-
- levantes do MO relativas às suas funções;
- (5) A informação tomada dos documentos aprovados e qualquer das suas alterações, deve ser correctamente reflectida no MO, sem prejuízo do operador aéreo poder publicar dados e procedimentos mais conservadores no MO;
 - (6) Cada voo é conduzido de acordo com as disposições do MO.
 - (i) O detentor de um exemplar do MO, ou de partes dele, é responsável por manter o seu exemplar actualizado com as alterações fornecidas pelo operador aéreo.
 - (j) O MO do titular de um COA, o qual pode ser emitido em partes separadas correspondendo a aspectos específicos das operações, deve ser organizado com a seguinte estrutura:
 - (1) Parte A, geral, deve compreender todas as políticas, instruções e procedimentos operacionais não relacionados com um tipo de aeronave, necessários para uma operação segura;
 - (2) Parte B, informação para a operação das aeronaves, deve compreender todas as instruções e procedimentos relacionados com o tipo de aeronave, necessários para uma operação segura, deve ainda ter em conta quaisquer diferenças entre os tipos, variantes ou aeronaves específicas utilizadas pelo operador aéreo;
 - (3) Parte C, instruções e informação sobre áreas, rotas e aeródromos, deve compreender todas as instruções e informações necessárias para a área de operação; e
 - (4) Parte D, treino, deve compreender todas as instruções de treino ao pessoal, necessárias para uma operação segura.
 - (k) O titular de um COA pode conceber um MO para ser mais restritivo do que os requisitos da Autoridade Aeronáutica. (l) O MO deve estar em conformidade com o modelo e conteúdo especificado na NI:

310.01.C.105. 310.01.C.110 Manual do programa de treino

- (a) O titular de um COA deve garantir que todo o pessoal operacional esteja adequadamente instruído nas suas funções e responsabilidades e na relação de tais funções com a operação como um todo.
- (b) O titular de um COA deve possuir um programa de treino aprovado pela Autoridade Aeronáutica, como parte do MO, contendo as políticas gerais de instrução, verificação e de conservação de registos.
- (c) O titular de um COA deve obter a aprovação da Autoridade Aeronáutica antes de usar um currículo de treino com o propósito de qualificar um membro da tripulação, ou uma pessoa que desempenhe funções de controlo operacional, para funções no transporte aéreo comercial.
- (d) O titular de um COA deve apresentar à Autoridade Aeronáutica qualquer revisão de um programa de treino aprovado, e deve receber a aprovação escrita por parte da Autoridade Aeronáutica antes de essa revisão poder ser usada.
- (e) O programa de treino deve estar em conformidade com o especificado no parágrafo (4) (a) da NI: 310.01.C.105.

310.01.C.115 Manual de operação da aeronave

- (a) O titular de um COA deve submeter a proposta do AOM para aprovação da Autoridade Aeronáutica, para cada tipo e variante das aeronaves operadas, contendo os procedimentos normais, anormais e de emergência, listas de verificação, limitações, informações sobre o desempenho, detalhes dos sistemas da aeronave e todo o outro material relevante para a operação da aeronave.
- (b) O AOM deve ser baseado na informação concernente disponibilizada pelo fabricante da aeronave para o tipo e variante de aeronave específico operada pelo titular do COA e deve incluir parâmetros de operação específicos, detalhes dos sistemas das aeronaves, e as listas de verificação a ser usado para as operações do ti-

tular do COA, devidamente aprovadas pela Autoridade Aeronáutica.

- (c) A concepção do AOM deve observar os princípios relativos aos factores humanos.
- (d) O AOM deve ser emitido aos tripulantes de voo e pessoas a quem forem atribuídas funções de controlo operacional para cada aeronave operado pelo titular do COA.
- (e) O AOM deve estar em conformidade com o especificado no parágrafo (2) (a) da NI:

310.01.C.105. 310.01.C.120 Secção de registos de viagem da caderneta técnica da aeronave

- (a) O titular de um COA deve utilizar uma caderneta técnica de aeronave contendo uma secção de registos de viagem com os seguintes itens e os correspondentes numerais romanos para cada voo:

- (1) Nacionalidade e registo da aeronave;
- (2) Data;
- (3) Nomes dos membros da tripulação;
- (4) Funções atribuídas aos membros da tripulação;
- (5) Local de partida;
- (6) Local de chegada;
- (7) Hora de partida;
- (8) Hora de chegada;
- (9) Tempo de voo;
- (10) Natureza do voo, privado, trabalho aéreo, regular ou não regular;
- (11) Incidentes, observações, se existentes;
- (12) Registos de combustível, óleo e fluidos de manutenção; e
- (13) Assinatura da pessoa responsável.

- (b) Os registos na caderneta técnica da aeronave devem ser preenchidos a tinta ou caneta indelevel.

Nota: Ver subsecção 310.01.D.135, para a secção de registos de manutenção da caderneta técnica da aeronave.

310.01.C.125 Listas de verificação

- (a) O titular de um COA deve disponibilizar às tripulações de voo, e tornar disponível em cada aeronave, as listas de verificação aprovadas pela Autoridade Aeronáutica adequados ao tipo e variante de aeronave.
- (b) O titular de um COA deve garantir que as listas de verificação aprovadas incluem todos os itens necessários para os membros da tripulação de voo verificarem a segurança em todas as fases do voo sob condições normais, anormais ou de emergência, de modo a garantir o cumprimento dos procedimentos operacionais constantes do MO.
- (c) A concepção e utilização das listas de verificação, deve observar os princípios relativos aos factores humanos e ter em conta a documentação pertinente mais recente, publicada pelo fabricante da aeronave.
- (d) O titular de um COA deve garantir que os procedimentos aprovados estejam imediatamente disponíveis para uso na cabine de piloto de cada aeronave e que à tripulação de voo seja exigido segui-los ao operar a aeronave.

Nota: as listas de verificação fazem parte do AOM, que por sua vez faz parte do MO do titular do COA, e são aprovadas pela Autoridade Aeronáutica.

310.01. C.130 Lista de equipamento mínimo e lista de desvio da configuração

- (a) O titular de um COA deve estabelecer uma MEL, ou um documento equivalente, e deve ter em conta os seguintes aspectos:
 - (1) Prever a operação da aeronave, em condições específicas, com determinados instrumentos, equipamentos ou funções inoperativas no início do voo;
 - (2) Ser elaborado para cada aeronave, tendo em conta as condições operacionais e de manutenção pertinentes do operador aéreo; e

- (3) Basear-se na MMEL, caso exista, e não ser menos restritiva do que esta.

- (b) A MEL e as suas alterações devem ser aprovadas pela Autoridade Aeronáutica.
- (c) O operador aéreo deve alterar a MEL, após qualquer modificação aplicável da MMEL, dentro de um prazo razoável.
- (d) O titular de um COA deve fornecer para uso dos membros da tripulação de voo, pessoal de manutenção e pessoas com funções de controlo operacional atribuídas, durante o desempenho das suas funções, uma MEL.
- (e) Nos casos em que a Autoridade Aeronáutica não seja o Estado de Registo, a garantir que a MEL não afecta a conformidade da aeronave com os requisitos de navegabilidade aplicáveis no Estado de Registo.
- (f) O titular de um COA deve fornecer para uso dos membros da tripulação de voo, pessoal de manutenção e pessoas com funções de controlo operacional atribuídas, durante o desempenho das suas funções, uma CDL específica do tipo de aeronave, se ela for fornecida e aprovada pelo Estado de Desenho.
- (g) O MO do titular de um COA deve conter os procedimentos, que a Autoridade Aeronáutica considere aceitáveis, para operações de acordo com os requisitos da CDL.

310.01. C.135 Manual de planeamento de desempenho

- (a) O titular de um COA deve fornecer para uso dos membros da tripulação de voo e pessoas com funções de controlo operacional atribuídas, durante o desempenho das suas funções, um manual de planeamento de desempenho devidamente aprovado pela Autoridade Aeronáutica.
- (b) O manual de planeamento de desempenho deve ser específico do tipo e variante de aeronave e deve conter a informação adequada de desempenho para calcular com precisão o desempenho em todas as fases normais do voo.

Nota: Ver Anexo 6, Parte I, Apêndice C, e Anexo 6, Parte III, Apêndice A para orientação sobre a preparação do manual de planeamento de desempenho.

310.01.C.140 Sistema de controlo de dados de desempenho

- (a) O titular de um COA deve possuir um sistema aprovado pela Autoridade Aeronáutica para a obtenção, manutenção e distribuição ao pessoal apropriado de dados de desempenho actualizados para cada aeronave, rota e aeródromo que utilize.
- (b) O sistema aprovado pela Autoridade Aeronáutica deve fornecer dados actualizados sobre obstáculos para cálculos de desempenho de partida e chegada.

310.01.C.145 Manual de carga e serviços em terra de aeronave

- (a) O titular de um COA deve fornecer para uso dos membros da tripulação de voo, pessoal de assistência em terra e pessoas com funções de controlo operacional atribuídas, durante o desempenho das suas funções, um manual de carga e serviços em terra da aeronave, devidamente aprovado pela Autoridade Aeronáutica.
- (b) Este manual deve ser específico do tipo e variante de aeronave e deve conter os procedimentos e limitações para a prestação dos serviços em terra e carga da aeronave.

Nota: Dependendo do tamanho e esfera das operações do titular do COA, o manual de carga e serviços em terra podem ser um documento separado ou contido no manual de voo da aeronave.

310.01.C.150 Sistema de controlo de dados de massa e centragem

O titular de um COA deve possuir um sistema aprovado pela Autoridade Aeronáutica para obter, manter e distribuir ao pessoal apropriado informação actualizada em relação à massa e centragem de cada aeronave que opera.

- a) A massa da aeronave no início da decolagem não deve exceder a massa à qual o requisito do ponto e) é cumprido, ou a massa à qual os requisitos nos pontos g) h) e i) são cumpridos, tendo em conta as reduções de massa esperadas

durante o voo e a eliminação de combustível prevista na aplicação dos requisitos g) e h) , no caso de aeródromos alternativos, d) e i).

- b) Em caso algum a massa no início da decolagem deverá exceder a massa máxima de decolagem especificada no manual de voo para a altitude de pressão apropriada à altitude do aeródromo e, se utilizada como parâmetro para determinar a massa máxima de decolagem, quaisquer outras condições atmosféricas locais.
- c) Em caso algum a massa estimada para a hora prevista de aterragem no aeródromo de aterragem pretendido e em qualquer aeródromo alternativo de destino deverá exceder a massa máxima de aterragem especificada no manual de voo para a altitude de pressão apropriada à elevação destes aeródromos e, se utilizada como parâmetro para determinar a massa máxima de aterragem, qualquer outra condição atmosférica local.
- d) Em caso algum a massa no início da decolagem, ou no horário previsto de aterragem no aeródromo de aterragem pretendido e em qualquer aeródromo alternativo de destino, deverá exceder as massas máximas relevantes para as quais a conformidade com as normas de certificação de ruído aplicáveis no Anexo 16, Volume I, tenha sido demonstrada, a menos que seja autorizado de outra forma em circunstâncias excepcionais para um determinado aeródromo ou pista onde não haja problema de perturbação sonora, pelo Estado do Aeródromo.
- e) Decolagem. A aeronave deverá ser capaz, em caso de falha crítica de um motor ou por outros motivos, a qualquer ponto da decolagem, de interromper a decolagem e parar dentro da distância de aceleração-paragem disponível, ou de continuar a decolagem e ultrapassar todos os obstáculos ao longo da trajetória de voo por uma distância vertical ou horizontal adequada até que a aeronave esteja em posição de cumprir com ponto g). Ao determinar a área de responsabilidade por obstáculos resultante na decolagem, as condições operacionais, como a componente de vento cruzado e a precisão da navegação, devem ser tidas em conta.
- f) Na determinação do comprimento da pista disponível, deve ter-se em conta a perda, se

existir, de comprimento da pista devido ao alinhamento da aeronave antes da descolagem.

- g) Em rota — um motor inoperacional. A aeronave deverá ser capaz, caso o motor crítico fique inoperacional em qualquer ponto da rota ou em desvios planeados, de continuar o voo até um aeródromo onde o padrão do ponto i) possa ser cumprido, sem voar abaixo da altitude mínima de voo em qualquer ponto.
- h) Em rota — dois motores inoperacionais. No caso de aeronaves com três ou mais motores, em qualquer parte de uma rota em que a localização de aeródromos alternativos em rota e a duração total do voo sejam tais que a probabilidade de um segundo motor ficar inoperacional deva ser considerada para que o nível geral de segurança implícito pelas normas deste capítulo seja mantido, a aeronave deverá ser capaz, caso dois motores fiquem inoperacionais, de continuar o voo até um aeródromo alternativo em rota e aterrar.
- i) Aterragem. A aeronave deverá, no aeródromo de aterragem pretendido e em qualquer aeródromo alternativo, após ultrapassar todos os obstáculos na trajetória de aproximação por uma margem de segurança, ser capaz de aterrar, com a garantia de que poderá parar ou, no caso de um hidroavião, a uma velocidade satisfatoriamente baixa, dentro da distância de aterragem disponível. Deverá ser considerada a possibilidade de variações esperadas nos técnicas de aproximação e aterragem, caso esta possibilidade não tenha sido considerada no planeamento dos dados de desempenho.

Nota: As orientações sobre as margens apropriadas para a avaliação da distância “no momento da aterragem” constam do Manual de Desempenho da Aeronave (Doc 10064).

310.01.C.155 Manual da tripulação de cabine

- (a) O titular do COA deve emitir à tripulação de cabine e fornecer aos agentes de passageiros, durante o exercício das suas funções, um manual da tripulação de cabine devidamente aprovado pela Autoridade Aeronáutica.
- (b) O manual de tripulação de cabine deve conter as políticas e procedimentos operacionais aplicáveis aos

membros da tripulação de cabine e ao transporte de passageiros.

- (c) O titular do COA deve emitir aos membros da tripulação de cabine um manual específico do tipo e variante de aeronave contendo os detalhes dos seus procedimentos normais, anormais e de emergência e a localização e funcionamento do equipamento de emergência.

Nota: O manual pode ser combinado num manual para uso dos membros da tripulação de cabine.

- (d) O manual de tripulação de cabine deve ser desenvolvido de acordo com o que for determinado no regulamento da Autoridade Aeronáutica.

310.01. C.160 Folhetos de instruções aos passageiros

- (a) O titular de um COA deve disponibilizar em cada aeronave de transporte de passageiros, em localizações convenientes para o uso de cada passageiro, folhetos impressos que complementam as instruções orais e contendo:
 - (1) Diagramas e métodos para operar as saídas de emergência;
 - (2) Outras instruções necessárias para uso do equipamento de emergência; e
 - (3) Informação respeitante às restrições e requisitos associados à atribuição de assentos numa fila de saída.
- (b) O titular de um COA deve garantir que cada folheto contenha informação que seja pertinente apenas para o tipo e variante de aeronave utilizada nesse voo.
- (c) A NI: 310.01.C.160 estabelece a informação específica a ser incluída nos folhetos de informação aos passageiros.

310.01.C.165 Sistema de controlo de dados aeronáuticos

- (a) O titular de um COA deve possuir um sistema aprovado pela Autoridade Aeronáutica para obter, manter e distribuir ao pessoal apropriado dados aeronáuticos actualizados para cada rota e aeródromo que este utilize.

- (b) A NI: 310.01.C.165 especifica a informação contida no sistema de controlo de dados aeronáuticos.

310.01.C.170 Guia de rotas

- (a) O titular de um COA deve fornecer para uso dos membros da tripulação de voo e pessoas com funções de controlo operacional atribuídas, durante o exercício das suas funções, um guia de rotas e cartas aeronáuticas aprovados pela Autoridade Aeronáutica, como parte do MO exigido na subsecção 310.01.C.105.
- (b) O titular do COA deve manter o guia de rotas e as cartas aeronáuticas actualizados e apropriados para os tipos e áreas de operações propostos e a serem conduzidos pelo titular do COA, podendo o guia de rotas ser emitida como parte do MO ou ser separado.
- (c) A guia de rotas deve estar em conformidade com o especificado no parágrafo (3) da NI:310.01.C.105.

310.01.C.175 PROGRAMAS DE TREINAMENTO DE TRIPULAÇÃO

O operador deverá estabelecer e manter um programa de treinamento em solo e em voo, aprovado pelo Estado do Operador, que assegure que todos os membros da tripulação estejam adequadamente treinados para desempenhar suas funções. O programa de treinamento deverá:

- a) incluir instalações de treinamento em solo e em voo e instrutores devidamente qualificados, conforme determinado pelo Estado do Operador;
- b) consistir em treinamento em solo e em voo no(s) tipo(s) de aeronave em que o membro da tripulação atua;
- c) incluir coordenação adequada da tripulação e treinamento em todos os tipos de situações ou procedimentos de emergência e anormais causados por mau funcionamento do motor, da estrutura ou dos sistemas, incêndio ou outras anormalidades;
- d) incluir treinamento de prevenção e recuperação de perda de controle;
- e) incluir treinamento em conhecimento e habilidades relacionados a procedimentos de voo visual e

por instrumentos para a área de operação pretendida, cartografia, desempenho humano, incluindo gerenciamento de ameaças e erros, e no transporte de mercadorias perigosas.

f) garantir que todos os membros da tripulação de voo conheçam as funções pelas quais são responsáveis e a relação dessas funções com as funções dos outros membros da tripulação, particularmente no que diz respeito a procedimentos anormais ou de emergência; e

g) ser ministrado de forma recorrente, conforme determinado pelo Estado do Operador, e incluir uma avaliação de competência.

Nota 1: O parágrafo 4.2.5 proíbe a simulação em voo de situações de emergência ou anormais quando passageiros ou carga estiverem sendo transportados.

Nota 2: O treinamento de voo pode, na medida em que for considerado apropriado pelo Estado do Operador, ser ministrado em dispositivos de treinamento de simulação de voo aprovados pelo Estado para esse fim.

Nota 3: O escopo do treinamento recorrente exigido pelos itens 9.2 e 9.3 pode ser variado e não precisa ser tão extenso quanto o treinamento inicial ministrado em um determinado tipo de aeronave.

Nota 4.— O uso de cursos por correspondência e exames escritos, bem como outros meios, pode, na medida em que for considerado viável pelo Estado do Operador, ser utilizado para atender aos requisitos de treinamento periódico em solo.

Nota 5.— Para obter mais informações sobre os requisitos operacionais de mercadorias perigosas, consulte o Capítulo 14.

Nota 6.— Material de orientação para o desenvolvimento de programas de treinamento para aprimorar conhecimentos e habilidades em desempenho humano pode ser encontrado no Manual de Treinamento de Fatores Humanos (Doc 9683).

Nota 7.— Informações para pilotos e pessoal de operações de voo sobre parâmetros de procedimentos de voo e procedimentos operacionais estão contidas no PANS-OPS (Doc 8168), Volume I. Os critérios para a elaboração de procedimentos de voo visual e por instrumentos estão contidos no PANS-OPS (Doc 8168), Volume II. Os critérios e procedimentos de afastamen-

to de obstáculos utilizados em certos Estados podem diferir do PANS-OPS, e o conhecimento dessas diferenças é importante por razões de segurança.

Nota 8.— Material de orientação para o desenvolvimento de programas de treinamento de tripulantes de voo pode ser encontrado no Manual de Treinamento Baseado em Evidências (Doc 9995).

Nota 9.— Material de orientação sobre os diferentes meios utilizados para avaliar a competência pode ser encontrado no Anexo ao Capítulo 2 dos Procedimentos para Serviços de Navegação Aérea — Treinamento (PANS-TRG, Doc 9868).

Nota 10.— Os procedimentos para treinamento de prevenção e recuperação de perda de controle em um dispositivo de treinamento de simulação de voo estão contidos nos Procedimentos para Serviços de Navegação Aérea — Treinamento (PANS-TRG, Doc 9868).

Nota 11.— Orientações sobre treinamento de prevenção e recuperação de perda de controle em um dispositivo de treinamento de simulação de voo estão contidas no Manual de Treinamento de Prevenção e Recuperação de Perda de Controle de Aeronaves (Doc 10011).

i) 21-05-2026 O requisito de treinamento de voo recorrente em um determinado tipo de aeronave será considerado cumprido por:

a) o uso, na medida em que for considerado viável pelo Estado do Operador, de dispositivos de treinamento de simulação de voo aprovados por esse Estado para esse fim; ou

b) a conclusão, dentro do período apropriado, da verificação de proficiência exigida por 9.4.4 nesse tipo de aeronave.

310.01.C.180 QUALIFICAÇÕES

Nota: Consulte o Manual de Procedimentos para Estabelecimento e Gestão do Sistema de Licenciamento de Pessoal de um Estado (Doc 9379) para obter orientações gerais sobre qualificação de tripulação cruzada, voo em frota mista e crédito cruzado.

a) Experiência recente — piloto em comando e copiloto

1. O operador não deve designar um piloto em comando ou um copiloto para operar os controles de voo

de um tipo ou variante de um tipo de aeronave durante a decolagem e o pouso, a menos que esse piloto tenha operado os controles de voo durante pelo menos três decolagens e pousos nos 90 dias anteriores no mesmo tipo de aeronave ou em um simulador de voo aprovado para esse fim.

2. Quando um piloto em comando ou um copiloto estiver voando várias variantes do mesmo tipo de aeronave ou diferentes tipos de aeronaves com características semelhantes em termos de procedimentos operacionais, sistemas e manuseio, o Estado decidirá sob quais condições os requisitos do ponto 1) para cada variante ou cada tipo de aeronave podem ser combinados.

b) Experiência recente — piloto de substituição em cruzeiro

1. O operador não deve designar um piloto para atuar como piloto de substituição em cruzeiro em um tipo ou variante de um tipo de aeronave, a menos que, nos 90 dias anteriores, esse piloto tenha:

i) operado como piloto em comando, copiloto ou piloto de substituição em cruzeiro no mesmo tipo de aeronave; ou

ii) realizou treinamento de reciclagem de habilidades de voo, incluindo procedimentos normais, anormais e de emergência específicos para voo de cruzeiro no mesmo tipo de aeronave ou em um simulador de voo aprovado para esse fim, e praticou procedimentos de aproximação e pouso, onde a prática de procedimentos de aproximação e pouso pode ser realizada pelo piloto que não está voando a aeronave.

2. Quando um piloto de substituição de cruzeiro estiver voando várias variantes do mesmo tipo de aeronave ou diferentes tipos de aeronaves com características semelhantes em termos de procedimentos operacionais, sistemas e manuseio, o Estado decidirá sob quais condições os requisitos de b) 1) para cada variante ou cada tipo de aeronave podem ser combinados.

c) Qualificação de piloto em comando de área, rota e aeródromo

1. O operador não deve utilizar um piloto como piloto em comando de uma aeronave em uma rota ou segmento de rota para o qual esse piloto não esteja atualmente qualificado até que tal piloto tenha cumprido os

requisitos de c) 1) e 2) Cada piloto deverá demonstrar ao operador conhecimento adequado de:

i) A rota a ser percorrida e os aeródromos a serem utilizados. Isso inclui conhecimento de:

A) O terreno e as altitudes mínimas de segurança;
B) as condições meteorológicas sazonais;

C) As instalações, serviços e procedimentos meteorológicos, de comunicação e de controle de tráfego aéreo; D) os procedimentos de busca e salvamento; e

E) As instalações e procedimentos de navegação, incluindo quaisquer procedimentos de navegação de longo alcance, associados à rota ao longo da qual o voo será realizado; e

ii) procedimentos aplicáveis a trajetórias de voo sobre áreas densamente povoadas e áreas de alta densidade de tráfego aéreo, obstruções, layout físico, iluminação, auxílios de aproximação e procedimentos de chegada, partida, espera e aproximação por instrumentos, e mínimos operacionais aplicáveis.

Nota: A parte da demonstração relativa aos procedimentos de chegada, partida, espera e aproximação por instrumentos pode ser realizada em um dispositivo de treinamento apropriado para esse fim.

2. O piloto em comando deverá ter realizado uma aproximação efetiva a cada aeródromo de pouso na rota, acompanhado por um piloto qualificado para o aeródromo, como membro da tripulação de voo ou como observador na cabine de comando, a menos que:

i) A aproximação ao aeródromo não seja sobre terreno difícil e os procedimentos e auxílios de aproximação por instrumentos disponíveis sejam semelhantes àqueles com os quais o piloto esteja familiarizado, e uma margem a ser aprovada pelo Estado do Operador seja adicionada aos mínimos operacionais normais, ou haja razoável certeza de que a aproximação e o pouso possam ser realizados em condições meteorológicas visuais; ou

ii) A descida da altitude de aproximação inicial possa ser feita durante o dia em condições meteorológicas visuais; ou

iii) O operador qualifique o piloto em comando para pousar no aeródromo em questão por meio de uma apresentação pictórica adequada; ou

iv) O aeródromo em questão seja adjacente a outro aeródromo no qual o piloto em comando esteja atualmente qualificado para pousar.

3. O operador deverá manter um registro suficiente para satisfazer o Estado do Operador quanto à qualificação do piloto e da maneira como tal qualificação foi obtida.

4 O operador não deverá continuar a utilizar um piloto como piloto em comando em uma rota ou dentro de uma área especificada pelo operador e aprovada pelo Estado do Operador, a menos que, nos 12 meses anteriores, esse piloto tenha feito pelo menos uma viagem como membro piloto da tripulação de voo, ou como piloto examinador, ou como observador no compartimento da tripulação de voo:

i) dentro dessa área especificada; e

ii) se apropriado, em qualquer rota onde os procedimentos associados a essa rota ou a quaisquer aeródromos destinados a serem usados para decolagem ou pouso exijam a aplicação de habilidades ou conhecimentos especiais.

5. Caso transcorram mais de 12 meses sem que um piloto em comando tenha realizado tal viagem em uma rota em proximidade e sobre terreno semelhante, dentro de uma área, rota ou aeródromo especificado, e não tenha praticado tais procedimentos em um dispositivo de treinamento adequado para esse fim, antes de voltar a atuar como piloto em comando nessa área ou nessa rota, esse piloto deverá se requalificar de acordo com c) 1) e 2) de forma a demonstrar a competência do piloto em cada tipo ou variante de um tipo de aeronave. Nos casos em que a operação possa ser conduzida sob regras de voo por instrumentos, o operador deverá assegurar que a competência do piloto para cumprir tais regras seja demonstrada a um piloto examinador do operador ou a um representante do Estado do operador. Tais verificações deverão ser realizadas duas vezes dentro de um período de um ano. Quaisquer duas verificações semelhantes que ocorram dentro de um período de quatro meses consecutivos não satisfarão, por si só, este requisito.

Nota 1: Dispositivos de treinamento de simulação de voo aprovados pelo Estado do operador podem ser usados para as partes das verificações para as quais são especificamente aprovados.

Nota 2: Consulte o Manual de Critérios para a Qualificação de Dispositivos de Treinamento de Simulação de Voo (Doc 9625).

6. Quando o operador programar tripulação de voo em várias variantes do mesmo tipo de aeronave ou em diferentes tipos de aeronaves com características semelhantes em termos de procedimentos operacionais, sistemas e manuseio, o Estado decidirá sob em que condições os requisitos de para cada variante ou cada tipo de aeronave podem ser combinados.

310.01.C.200 TRIPULAÇÃO

310.01.C.205 Designação do piloto em comando para o transporte aéreo comercial

O titular do COA deve, para cada voo comercial de transporte aéreo, designar por escrito um piloto como PIC.

310.01.C.210 Membros da tripulação de cabine requeridos

- (a) O titular do COA deve programar, e o PIC deve garantir que o número mínimo de membros da tripulação de cabine exigidos esteja a bordo nos voos de transporte de passageiros.
- (b) O número de membros da tripulação de cabine não pode ser inferior ao mínimo determinado pela Autoridade Aeronáutica nos OM dos titulares do COA ou o seguinte, valendo o maior:
 - (1) Para uma capacidade de lugares sentados de 20 (vinte) a 50 (cinquenta) passageiros, 1 (um) membro de tripulação de cabine; e
 - (2) Um membro de tripulação de cabine adicional para cada unidade, ou parte de uma unidade, de uma configuração de 50 (cinquenta) assentos de passageiros.
- (c) Quando estiverem passageiros a bordo de uma aeronave estacionada, o número mínimo de membros da tripulação de cabine pode ser metade do exigido para a operação de voo, mas nunca menos de que um membro de tripulação de cabine, ou outra pessoa qualificada para os procedimentos de evacuação de emergência da aeronave, desde que não esteja em curso qual-

quer operação de reabastecimento ou extracção de combustível.

- (d) Se a metade resultar num número fracionário, é admissível arredondar para o número inteiro anterior.
- (e) O titular do COA deve atribuir as funções necessárias a serem desempenhadas pela tripulação de cabine numa emergência ou numa situação que requeira uma evacuação de emergência, para cada tipo de aeronave.
- (f) No caso das operações para as quais é destacado mais de um tripulante de cabine, o operador aéreo deve nomear um responsável perante o PIC.

310.01.C.215 Programa de verificação e padronização da tripulação

- (a) O titular de um COA deve possuir um programa de verificação e padronização da tripulação aprovado pela Autoridade Aeronáutica.
- (b) O titular de um COA deve verificar a proficiência dos pilotos nas manobras e procedimentos descritos pela Autoridade Aeronáutica para as verificações de proficiência de pilotos, as quais devem incluir procedimentos de emergência e, se aplicável, regras de voo por instrumentos.

Nota1: Um processo padronizado é definido para abordar as diferenças exclusivas da frota e os métodos de cumprimento do operador aéreo.

Nota 2: Ver RACSTP Parte 310.02 para os requisitos de verificação específicos.

310.01.C.220 Funções de emergência dos membros da tripulação de voo

O titular de COA deve, para cada tipo de aeronave, atribuir a todos os membros da tripulação de voo as funções necessárias que estes devem desempenhar numa emergência ou numa situação que requeira uma evacuação de emergência.

a) TRIPULAÇÃO DE CABINE / ATRIBUIÇÃO DE FUNÇÕES DE EMERGÊNCIA

O operador deverá estabelecer, a contento do Estado do Operador, o número mínimo de tripulantes de cabi-

ne exigido para cada tipo de aeronave, com base na capacidade de assentos ou no número de passageiros transportados, a fim de efetuar uma evacuação segura e rápida da aeronave, e as funções necessárias a serem desempenhadas em uma emergência ou em uma situação que exija evacuação de emergência. O operador deverá atribuir essas funções para cada tipo de aeronave.

b) TRIPULAÇÃO DE CABINE EM ESTAÇÕES DE EVACUAÇÃO DE EMERGÊNCIA

Cada tripulante de cabine designado para funções de evacuação de emergência deverá ocupar um assento durante a decolagem e o pouso e sempre que o piloto em comando assim o determinar.

c) PROTEÇÃO DA TRIPULAÇÃO DE CABINE DURANTE O VOO

Cada membro da tripulação de cabine deverá estar sentado com o cinto de segurança ou, quando fornecido, com o cinto de segurança afivelado durante a decolagem e o pouso e sempre que o comandante assim o determinar.

Nota: O disposto acima não impede que o comandante determine o afivelamento apenas do cinto de segurança, em momentos diferentes da decolagem e do pouso.

d) TRIPULAÇÃO DE CABINE

1. ATRIBUIÇÃO DE FUNÇÕES DE EMERGÊNCIA

O operador deverá estabelecer o número mínimo de tripulantes de cabine necessários para cada tipo de aeronave, com base na capacidade de assentos ou no número de passageiros transportados, a fim de efetuar uma evacuação segura e rápida da aeronave, e as funções necessárias a serem desempenhadas em uma emergência ou em uma situação que exija evacuação de emergência. O operador deverá atribuir essas funções para cada tipo de aeronave.

2. TRIPULAÇÃO DE CABINE EM ESTAÇÕES DE EVACUAÇÃO DE EMERGÊNCIA

Cada tripulante de cabine designado para funções de evacuação de emergência deverá ocupar um assento fornecido de acordo com 6.16 durante a decolagem e o pouso e sempre que o piloto em comando assim o determinar.

3. PROTEÇÃO DA TRIPULAÇÃO DE CABINE DURANTE O VOO

Cada membro da tripulação de cabine deverá estar sentado com o cinto de segurança ou, quando fornecido, com o cinto de segurança afivelado durante a decolagem e o pouso e sempre que o comandante assim o determinar.

Nota: O disposto acima não impede que o comandante determine o afivelamento apenas do cinto de segurança, em momentos diferentes da decolagem e do pouso.

4. TREINAMENTO

A operadora deverá estabelecer e manter um programa de treinamento, aprovado pelo Estado da Operadora, a ser concluído por todas as pessoas antes de serem designadas como membros da tripulação de cabine. Os membros da tripulação de cabine deverão concluir um programa de treinamento recorrente anualmente. Esses programas de treinamento deverão garantir que cada pessoa seja:

i) competente para executar as funções e deveres de segurança que lhe forem atribuídos em caso de emergência ou em uma situação que exija evacuação de emergência;

ii) Treinado e capacitado no uso de equipamentos de emergência e salvamento obrigatórios, como coletes salva-vidas, balsas salva-vidas, escorregadores de evacuação, saídas de emergência, extintores de incêndio portáteis, equipamentos de oxigênio, kits de primeiros socorros e precauções universais, e desfibriladores externos automáticos;

iii) Quando em serviço em aeronaves operadas acima de 3.000 m (10.000 pés), ter conhecimento sobre os efeitos da falta de oxigênio e, no caso de aeronaves pressurizadas, sobre os fenômenos fisiológicos que acompanham a perda de pressurização;

iv) Estar ciente das atribuições e funções dos demais membros da tripulação em caso de emergência, na medida necessária para o cumprimento das próprias funções; v) Estar ciente dos tipos de mercadorias perigosas que podem e não podem ser transportadas na cabine de passageiros; e

vi) Ter conhecimento sobre o desempenho humano relacionado às funções de segurança na cabine de passageiros;

sageiros, incluindo a coordenação entre a tripulação de voo e a tripulação de cabine.

Nota 1 — Os requisitos para o treinamento de tripulantes de cabine no transporte de mercadorias perigosas estão incluídos no Programa de Treinamento de Mercadorias Perigosas contido no Anexo 18 — O Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea e nas Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284).

Nota 2 — Para obter mais informações sobre os requisitos operacionais de mercadorias perigosas, consulte o Capítulo 14.

Nota 3 — Material de orientação para elaborar programas de treinamento para desenvolver conhecimentos e habilidades em desempenho humano pode ser encontrado no Manual de Treinamento de Segurança da Tripulação de Cabine (Doc 10002).

310.01.C.300 PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS

310.01.C.305 Fontes de informação meteorológica

- (a) O titular de um COA deve utilizar fontes aprovadas pela Autoridade Aeronáutica para a obtenção dos boletins e previsões de meteorologia utilizados nas decisões que dizem respeito às operações de preparação de voo, itinerário e terminais.
- (b) Para as operações de transporte aéreo comercial de passageiros, o titular do COA deve possuir um sistema aprovado para a obtenção de boletins e previsões de fenómenos meteorológicos adversos que possam afectar a segurança do voo em cada rota a ser seguida e aeródromo a ser utilizado.
- (c) A NI: 310.01.C.305 indica as fontes satisfatórias de boletins meteorológicos para o planeamento de voos ou para o controlo do movimento de voos.

310.01.C.310 Programa de degelo e antigelo

- (a) O titular de COA que pretende operar uma aeronave em condições em que seja razoável esperar que haja aderência de geada, gelo ou neve à aeronave, deve:

- (1) Utilizar apenas aeronaves adequadamente equipadas para tais condições;
- (2) Garantir que a tripulação de voo esteja adequadamente treinada para tais condições; e
- (3) Possuir um programa de degelo e antigelo em terra.

- (b) A NI: 310.01.C.310 estabelece requisitos detalhados relativos ao programa de degelo do titular do COA.

310.01.C.315 Sistema de supervisão e monitorização de voos

- (a) O titular de um COA deve possuir um sistema adequado, aprovado pela Autoridade Aeronáutica, para um despacho apropriado e vigilância do progresso dos voos programados.
- (b) O sistema de despacho e vigilância deve possuir centros de despacho suficientes, adequados às operações a serem conduzidas, localizados em pontos necessários para garantir uma preparação de voo adequada, o despacho e o contacto durante o voo com as operações de voo.
- (c) O titular de um COA deve prover cada centro de despacho com um número suficiente de oficiais de operações de voo qualificados de forma a garantir o controlo operacional adequado de cada voo.
- (d) NI: 310.01.C.315 estabelece os requisitos detalhados relativos ao sistema de vigilância de voo do titular do COA.

310.01.C. 320 Requisitos do sistema de gestão de risco associados à fadiga

- (a) Para fins de gestão de risco de segurança operacional associados à fadiga, o titular de uma COA deve estabelecer os requisitos, quer através de:
 - (1) Limitações de tempo de voo, períodos de serviço de voo, períodos de serviço e períodos de descanso, de acordo com os requisitos prescritivos estabelecidos na legislação nacional;
 - (2) Um FRMS de acordo com a legislação nacional, para todas as operações; ou

(3) Um FRMS de acordo com a legislação nacional, para parte das suas operações e para as restantes operações, de acordo com os requisitos prescritivos.

(b) A Autoridade Aeronáutica deve aprovar o FRMS do operador aéreo antes do sistema substituir um ou todos os regulamentos prescritivos de gestão de fadiga.

(c) Os FRMS aprovados devem proporcionar um nível de segurança equivalente, ou superior ao nível alcançado pelos regulamentos prescritivo de gestão de fadiga.

(d) O operador aéreo que implementa um FRMS para gerir os riscos de segurança operacional associados à fadiga, devem ter, pelo menos, que:

(1) Incorporar os princípios e conhecimentos científicos no FRMS;

(2) Identificar sistematicamente os perigos de segurança operacional relacionados com a fadiga e os riscos resultantes;

(3) Assegurar a rápida implementação das medidas correctivas para mitigar efectivamente os riscos associados aos perigos;

(4) Facilitar o acompanhamento e avaliação periódica da mitigação dos riscos associados com a fadiga alcançadas com estas medidas; e

(5) Facilitar a melhoria contínua do desempenho global dos FRMS.

(e) Os requisitos detalhados relativos a FRMS estão descritos na NI: 310.01.C.320.

Nota: As orientações sobre o desenvolvimento e implementação de regulamentos de gestão da fadiga constam do Manual para a Supervisão das Abordagens de Gestão da Fadiga (Doc 9966).

(f) O Estado do Operador deve estabelecer regulamentos com o objetivo de gerir a fadiga. Esses regulamentos devem basear-se em princípios científicos, conhecimento e experiência operacional, com o objetivo de garantir que os tripulantes de voo e de cabine

estejam a desempenhar as suas funções num nível de alerta adequado. Consequentemente, o Estado do Operador deve estabelecer:

(1) regulamentos prescritivos para o tempo de voo, período de serviço de voo, limitações do período de serviço e requisitos de período de descanso; e

(2) quando autorizar o operador a utilizar um Sistema de Gestão de Riscos de Fadiga (SGRF) para gerir a fadiga, regulamentos do SGRF.

(f)(g) O Estado do Operador deverá exigir que o operador, em conformidade com 4.10.1 e para efeitos de gestão dos seus riscos de segurança relacionados com a fadiga, estabeleça:

(1) Tempo de voo, período de serviço de voo, limitações do período de serviço e requisitos de período de descanso que estejam dentro dos regulamentos prescritivos de gestão da fadiga estabelecidos pelo Estado do Operador; ou

(2) Um Sistema de Gestão de Riscos de Fadiga (FRMS) em conformidade com 4.10.6 para todas as operações; ou

(3) Um FRMS em conformidade com 4.10.6 para parte das suas operações e os requisitos de 4.10.2 a) para o restante de as suas operações.

Nota: O cumprimento das normas prescritivas de gestão da fadiga não desresponsabiliza o operador de gerir os seus riscos, incluindo os riscos relacionados com a fadiga, utilizando o seu sistema de gestão da segurança (SGS) de acordo com as disposições do Anexo 19.

(h) Quando o operador adota normas prescritivas de gestão da fadiga para parte ou para a totalidade das suas operações, o Estado do operador pode aprovar, em circunstâncias excecionais, alterações a estas normas com base numa avaliação de riscos fornecida pelo operador. As alterações aprovadas devem proporcionar um nível de segurança equivalente ou superior ao alcançado através das normas prescritivas de gestão da fadiga.

(i) O Estado do operador deve aprovar o SGRF do operador antes de este poder substituir qualquer parte ou a totalidade das normas prescritivas de gestão da fadiga. Um SGRF aprovado deve proporcionar um nível de segurança equivalente ou

superior ao das normas prescritivas de gestão da fadiga.

(j) Os Estados que aprovam o FRMS do operador devem estabelecer um processo para garantir que um FRMS fornece um nível de segurança equivalente ou superior aos regulamentos prescritivos de gestão da fadiga. No âmbito deste processo, o Estado do Operador deve:

(1) exigir que o operador estabeleça valores máximos para os tempos de voo e/ou períodos de serviço de voo e períodos de serviço, e valores mínimos para os períodos de descanso. Estes valores devem basear-se em princípios e conhecimentos científicos e estar sujeitos a processos de garantia de segurança;

(2) Determinar uma diminuição dos valores máximos e um aumento dos valores mínimos no caso de os dados do operador indicar que estes valores são muito altos ou muito baixos, respetivamente; e

(3) Aprovar qualquer aumento dos valores máximos ou diminuição dos valores mínimos apenas após avaliar a justificação do operador para tais alterações, com base na experiência acumulada com o FRMS e em dados relacionados com a fadiga.

Nota: Os processos de garantia da segurança estão descritos no Anexo 7.

(k) Quando o operador implementar um FRMS para gerir os riscos de segurança relacionados com a fadiga, o operador deverá, no mínimo:

(1) Incorporar os princípios e conhecimentos científicos no FRMS;

(2) Identificar os perigos de segurança relacionados com a fadiga e os riscos resultantes de forma contínua;

(3) Garantir que as ações corretivas necessárias para mitigar eficazmente os riscos associados aos perigos são implementadas prontamente;

(4) prever a monitorização contínua e a avaliação regular da mitigação dos riscos de fadiga alcançada através destas ações; e

(5) Promover a melhoria contínua do desempenho global do FRMS.

Nota 1: Os requisitos detalhados para um FRMS estão no Anexo 7.

Nota 2: As disposições sobre a proteção de dados de segurança, informações de segurança e fontes relacionadas constam do Anexo 3 do Anexo 19.

(i) Recomendação: Os Estados devem exigir que, quando o operador tiver um FRMS, este esteja integrado no SGS do operador. Nota: A integração do FRMS e do SMS está descrita no Manual para a Supervisão das Abordagens de Gestão da Fadiga (Doc 9966).

(j) O operador deve manter registos para todos os seus tripulantes de voo e de cabine, incluindo o tempo de voo, os períodos de serviço de voo, períodos de serviço e períodos de descanso, por um período de tempo especificado pelo Estado do Operador.

310.01.C.325 Instalações de comunicações

(a) Todos os voos do titular de um COA devem poder manter radiocomunicações bidireccionais com todas as instalações de ATC ao longo das rotas e rotas alternativas a serem usadas.

(b) Para as operações regulares de transporte de passageiros, o titular de um COA deve ser capaz de possuir radiocomunicações rápidas e fiáveis com todos os voos, em toda a estrutura de rotas do COA, nas condições normais de operação, devendo o sistema de radiocomunicação ser independente do sistema do ATC.

(c) O titular de um COA envolvido na navegação aérea internacional deve ter sempre disponível para comunicação imediata aos centros de coordenação de salvamento, informação sobre o equipamento de emergência e de sobrevivência transportado a bordo de quaisquer das suas aeronaves incluindo, conforme aplicável:

(1) O número, cor e tipos de barcos salva-vidas e pirotecnia;

(2) Detalhes da provisão de água e dos artigos médicos de emergência; e

(3) O tipo e frequências do equipamento de rádio portátil de emergência.

310.01.C.330 Rotas e áreas de operação

(a) O titular de um COA apenas pode conduzir opera-

ções ao longo das rotas e dentro das áreas para as quais:

- (1) São disponibilizados instalações e serviços em terra, incluindo serviços meteorológicos, que são adequados às operações planeadas;
 - (2) O desempenho da aeronave que se tenciona usar cumpre os requisitos de altitudes mínimas de voo;
 - (3) O equipamento da aeronave que se tenciona utilizar cumpre os requisitos mínimos da operação planeada;
 - (4) Estão disponíveis cartas e mapas adequados e actualizados;
 - (5) Se for utilizada uma aeronave bimotor, estão disponíveis aeródromos adequados com as limitações de tempo e distância; e
 - (6) Se for utilizada uma aeronave monomotor, estão disponíveis superfícies que permitem executar uma aterragem forçada em segurança.
- (b) Ninguém pode conduzir operações de transporte aéreo comercial em qualquer rota ou área de operação a não ser que essas operações se realizem de acordo com quaisquer restrições impostas pela Autoridade Aeronáutica.

310.01.C.335 Precisão da navegação

- (a) O titular de um COA deve garantir, para cada área ou rota proposta, que os sistemas e instalações de navegação que utiliza são capazes de navegar a aeronave:
- (1) Dentro do grau de precisão exigido pelo ATC; e
 - (2) Para os aeródromos incluídos no plano de voo operacional, dentro do grau de precisão necessária para a operação envolvida.
- (b) Em situações em que não se disponha de referências adequadas dos sistemas de navegação, a Autoridade Aeronáutica pode autorizar operações VFR diurnas que possam ser conduzidas em segurança por piloto devido às características do ter-

reno.

- (c) Excepto no caso dos auxiliares de navegação exigidos nas rotas para aeródromos alternativos, a Autoridade Aeronáutica deve listar nas especificações de operações do titular do COA ajudas terrestres não visuais exigidas para a aprovação de rotas fora do espaço aéreo controlado.
- (d) Não são exigidas ajudas terrestres não visuais para as operações nocturnas VFR nas rotas que o titular do certificado demonstre ter sinais luminosos em terra, de confiança e adequados para uma operação em segurança.
- (e) As operações em segmentos de rota em que o uso de meios de navegação especializados celestes ou outros é requerido devem ser aprovadas pela Autoridade Aeronáutica.

Nota: Ver o Documento 9613 da OACI, Manual de navegação baseada no desempenho, para informação sobre o processo de aprovação operacional e implementação de operações em áreas onde é exigida a navegação baseada em critérios de desempenho.

310.01.C.340 Mínimos de operação em aeródromos

- (a) O titular do COA deve estabelecer os mínimos de operação em aeródromos para cada aeródromo a ser usado nas operações de transporte aéreo comercial envolvendo descolagem, aproximação para aterragem e aterragem, de acordo com um método de determinação aprovado pela Autoridade Aeronáutica.
- (b) Tais mínimos não devem ser inferiores a quaisquer outros que possam ser estabelecidos para tais aeródromos pelo Estado no qual o aeródromo se localiza, excepto quando especificamente aprovados por esse Estado.
- (c) O método de determinação deve ter em total consideração:
- (1) O tipo, desempenho e características de operação da aeronave;
 - (2) A composição da tripulação de voo, a sua competência e experiência;
 - (3) As dimensões e características das pistas que possam ser seleccionadas para uso;
 - (4) A adequação e desempenho das ajudas

terrestres visuais e não visuais;

- (5) O equipamento disponível na aeronave para fins de navegação e ou controlo da trajectória de voo durante a aproximação para aterragem e a aproximação falhada;
- (6) Os obstáculos nas áreas de aproximação e aproximação falhada, e a altitude e altura de contorno de obstáculos para os procedimentos de aproximação por instrumentos;
- (7) Os meios usados para determinar e comunicar as condições meteorológicas; e
- (8) Os obstáculos nas áreas de subida e as margens de contornos necessárias.

310.01.C.345 Altitudes mínimas de segurança

- (a) O titular de um COA deve estabelecer as altitudes mínimas de voo para as rotas seguidas para as quais as altitudes mínimas de voo tenham sido estabelecidas pelo Estado sobrevoado ou pelo Estado responsável, desde que as mesmas não sejam inferiores às estabelecidas por esse Estado.
- (b) O titular de um COA deve especificar o método através do qual tenciona determinar as altitudes mínimas de voo para as operações conduzidas em rotas para as quais as altitudes mínimas de voo não tenham sido estabelecidas pelo Estado responsável.
- (c) A Autoridade Aeronáutica deve aprovar tal método apenas depois de uma consideração cuidadosa dos efeitos prováveis dos seguintes factores na segurança da operação em questão:
 - (1) A precisão e fiabilidade segundo as quais a posição da aeronave pode ser determinada;
 - (2) As imprecisões nas indicações dos altímetros utilizados;
 - (3) As características do terreno nomeadamente, alterações repentinas na elevação;
 - (4) A probabilidade de enfrentar condições meteorológicas desfavoráveis, nomeadamente, turbulência acentuada e poços de

ar;

- (5) Possíveis imprecisões nas cartas aeronáuticas;
- (6) Restrições do espaço aéreo; e
- (7) Requisitos mínimos do RACSTP Parte 94310.02.

310.01.C.350 Transporte de passageiros em situações especiais

- (a) Nenhum titular de um COA pode permitir o transporte de passageiros em situações especiais exceptos:
 - (1) Se transportadas em condições que garantam a segurança da aeronave e dos seus ocupantes, de acordo com os procedimentos estabelecidos no MO do titular do COA; e
 - (2) Com o conhecimento e consentimento do PIC.
- Nota: O transporte de passageiros com incapacidade física ou mental ou passageiros inadmissíveis, deportados ou prisioneiros sob custódia é tratado em regulamento próprio da Autoridade Aeronáutica.*
- (b) Os passageiros em situações especiais não devem ser atribuídos nem ocupar lugares que permitam o acesso directo às saídas de emergência ou onde a sua presença possa:

- (1) Impedir o bom desempenho das funções dos tripulantes;
- (2) Obstruir o acesso ao equipamento de emergência; ou
- (3) Dificultar uma evacuação de emergência da aeronave.

310.01.C.355 Condições meteorológicas

- (a) Um voo a ser conduzido de acordo com as regras de voo visual (VFR) não deve ser iniciado a menos que os relatórios meteorológicos atuais ou uma combinação de relatórios e previsões atuais indiquem que as condições meteorológicas ao longo da rota ou daquela parte da rota a ser voada sob VFR serão, no momento

apropriado, tais que permitam o cumprimento destas regras.

- (b) Um voo a ser conduzido de acordo com as regras de voo por instrumentos não deve:

1. decolar do aeródromo de partida a menos que as condições meteorológicas, no momento da utilização, estejam iguais ou acima dos mínimos operacionais de aeródromo estabelecidos pelo operador para essa operação; e

2. decolar ou continuar além do ponto de re-planejamento em voo, a menos que no aeródromo de pouso pretendido ou em cada aeródromo alternativo a ser selecionado em conformidade com 310.01.C.340, os relatórios meteorológicos atuais ou uma combinação de relatórios e previsões atuais indiquem que as condições meteorológicas estarão, no horário estimado de uso, iguais ou superiores aos mínimos operacionais de aeródromo estabelecidos pelo operador para essa operação.

- (c) Para garantir que uma margem de segurança adequada seja observada ao determinar se uma aproximação e pouso podem ou não ser realizados com segurança em cada aeródromo alternativo, o operador deve especificar valores incrementais apropriados para a altura da base das nuvens e visibilidade, a serem adicionados aos mínimos operacionais de aeródromo estabelecidos pelo operador.

Nota: Orientações sobre a seleção desses valores incrementais estão contidas no Manual de Planejamento de Voo e Gerenciamento de Combustível (FPM) (Doc 9976).

- (d) O Estado do Operador deverá aprovar uma margem de tempo estabelecida pelo operador para o tempo estimado de utilização de um aeródromo.

Nota: Orientações sobre o estabelecimento de uma margem de tempo adequada para o tempo estimado de utilização de um aeródromo encontram-se no Manual de Planejamento de Voo e Gerenciamento de Combustível (FPM) (Doc 9976).

- (e)(c) Um voo a ser operado em condições de formação de gelo conhecidas ou previstas não deverá ser iniciado a menos que a aeronave esteja certificada e equipada para lidar com tais

condições.

- (f) Um voo a ser planejado ou previsto para operar em condições de formação de gelo no solo suspeitas ou conhecidas não deverá decolar a menos que a aeronave tenha sido inspecionada quanto à formação de gelo e, se necessário, tenha recebido tratamento adequado de degelo/antigelo. O acúmulo de gelo ou outros contaminantes naturais deverá ser removido para que a aeronave seja mantida em condições de aeronavegabilidade antes da decolagem.

Nota: O material de orientação encontra-se no Manual de Operações de Degelo/Antigelo de Aeronaves em Solo (Doc 9640).

g) Observações meteorológicas

Nota: Os procedimentos para realizar observações meteorológicas a bordo de aeronaves em voo e para as registrar e reportar constam do Anexo 3, do PANS-ATM (Doc 4444), do PANS-MET (Doc 10157) e dos Procedimentos Suplementares Regionais apropriados (Doc 7030).

- h) O piloto comandante deve comunicar a ação de travagem da pista através de um relatório aéreo especial (AIREP) quando a ação de travagem da pista encontrada não for tão boa como a reportada.

Nota: Os procedimentos para realizar relatórios especiais

310.01.C.360 Requisitos de combustível

- (a) Uma aeronave deve transportar uma quantidade suficiente de combustível utilizável para completar o voo planejado com segurança e para permitir desvios da operação planejada.

- (b) A quantidade de combustível utilizável a ser transportada deve ser baseada, no mínimo, em:

1. os seguintes dados:

- (i) dados atuais específicos da aeronave, derivados de um sistema de monitoramento de consumo de combustível, se disponível; ou

- (ii) se os dados atuais específicos da aeronave não estiverem disponíveis, dados fornecidos pelo fabricante da aeronave; e

2. as condições operacionais para o voo planejado, incluindo:

(i). massa prevista da aeronave;

(ii). NOTAMs;

(iii) relatórios meteorológicos atuais ou uma combinação de relatórios atuais e previsões;

(iv) procedimentos, restrições e atrasos previstos dos serviços de tráfego aéreo; e

(v) os efeitos de itens de manutenção adiados e/ou desvios de configuração.

(c) O cálculo pré-voo do combustível utilizável necessário deve incluir:

1. combustível de táxi, que deve ser a quantidade de combustível que se espera consumir antes da decolagem, levando em consideração as condições locais no aeródromo de partida e o consumo de combustível da unidade de potência auxiliar (APU);

2. combustível de viagem, que deve ser a quantidade de combustível necessária para permitir que a aeronave voe desde a decolagem, ou o ponto de replanejamento em voo, até o pouso no aeródromo de destino, levando em consideração as condições operacionais de (b)(2);

3. combustível de contingência, que deve ser a quantidade de combustível necessária para compensar fatores imprevistos. Deverá ser de cinco por cento do combustível planejado para a viagem ou do combustível necessário a partir do ponto de replanejamento em voo, com base na taxa de consumo usada para planejar o combustível da viagem, mas, em qualquer caso, não deverá ser inferior à quantidade necessária para voar por cinco minutos na velocidade de espera a 450 m (1.500 pés) acima do aeródromo de destino em condições padrão;

Nota: Fatores imprevistos são aqueles que podem influenciar o consumo de combustível até o aeródromo de destino, como desvios de uma aeronave individual em relação aos dados de consumo de combustível esperados, desvios das condições meteorológicas previs-

tas, atrasos prolongados e desvios das rotas planejadas e/ou níveis de cruzeiro.

4. combustível alternativo de destino, que deverá ser:

(i) quando um aeródromo alternativo de destino for necessário, a quantidade de combustível necessária para permitir que a aeronave:

(A) execute uma arremetida no aeródromo de destino;

(B) suba até a altitude de cruzeiro esperada;

(C) voe a rota esperada;

(D) descer até o ponto onde a aproximação esperada é iniciada; e

(E) realizar a aproximação e o pouso no aeródromo alternativo de destino; ou

(ii) quando dois aeródromos alternativos de destino forem necessários, a quantidade de combustível, conforme calculado em 4.3.6.3 d) 1) do anexo 6 parte I, necessária para permitir que a aeronave prossiga até o aeródromo alternativo de destino que requer a maior quantidade de combustível alternativo; ou

(iii) quando um voo for operado sem um aeródromo alternativo de destino, a quantidade de combustível necessária para permitir que a aeronave voe por 15 minutos em velocidade de espera a 450 m (1.500 pés) acima da elevação do aeródromo de destino em condições padrão; ou

(iv) quando o aeródromo de pouso pretendido for um aeródromo isolado:

(A) para uma aeronave com motor a pistão, a quantidade de combustível necessária para voar por 45 minutos mais 15% do tempo de voo planejado para ser gasto em nível de cruzeiro, incluindo o combustível de reserva final, ou duas horas, o que for menor; ou

(B) para uma aeronave com motor a turbina, a quantidade de combustível necessária para voar por duas horas com consumo normal de cruzeiro acima do aeródromo de destino, incluindo o combustível de reserva final;

(5). combustível de reserva final, que será a quantidade de combustível calculada usando a massa estimada na

chegada ao aeródromo alternativo de destino, ou ao aeródromo de destino quando nenhum aeródromo alternativo de destino for necessário:

(i) para uma aeronave com motor a pistão, a quantidade de combustível necessária para voar por 45 minutos, sob condições de velocidade e altitude especificadas pelo Estado do Operador; ou

(ii) para uma aeronave com motor a turbina, a quantidade de combustível necessária para voar por 30 minutos em velocidade de espera a 450 m (1.500 pés) acima da elevação do aeródromo em condições padrão;

(6) combustível adicional, que será a quantidade suplementar de combustível necessária se o combustível mínimo calculado de acordo com 4.3.6.3 b), c), d) e e) do anexo 6 parte I não for suficiente para:

(i) permitir que a aeronave desça conforme necessário e prossiga para um aeródromo alternativo em caso de falha do motor ou perda de pressurização, o que exigir a maior quantidade de combustível, com base na suposição de que tal falha ocorre no ponto mais crítico da rota;

(A) voar por 15 minutos em velocidade de espera a 450 m (1.500 pés) acima da elevação do aeródromo em condições padrão;e

(B) realizar uma aproximação e pouso;

(C) permitir que uma aeronave envolvida em EDTO cumpra o cenário de combustível crítico do EDTO estabelecido pelo Estado do Operador;

(D) atender a requisitos adicionais não cobertos acima;

Nota 1.— O planeamento de combustível para uma falha que ocorre no ponto mais crítico ao longo de uma rota (4.3.6.3 f) 1)) pode colocar a aeronave em uma situação de emergência de combustível com base em 4.3.7.2.

Nota 2.— As orientações sobre cenários de combustível crítico em EDTO estão contidas no Manual de Operações de Tempo de Desvio Estendido (EDTO) (Doc 10085).

(7) combustível discricionário, que será a quantidade extra de combustível a ser transportada a critério do piloto em comando.

(d) Recomendação.— Os operadores devem determinar um valor final de reserva de combustível para cada tipo e variante de aeronave em sua frota, arredondado para um valor facilmente memorizável.

(e) Um voo não deve ser iniciado a menos que o combustível utilizável a bordo atenda aos requisitos em 4.3.6.3 a), b), c), d), e) e f) se necessário, e não deve continuar a partir do ponto de replanejamento em voo a menos que o combustível utilizável a bordo atenda aos requisitos em 4.3.6.3 b), c), d), e) e f) do anexo se necessário.

(f) Não obstante as disposições em 4.3.6.3 a), b), c), d) e f) do anexo, o Estado do Operador pode, com base nos resultados de uma avaliação específica de risco de segurança conduzida pelo operador que demonstre como um nível equivalente de segurança será mantido, aprovar variações no cálculo de combustível pré-voo de combustível de táxi, combustível de viagem, combustível de contingência, combustível alternativo de destino e combustível adicional. A avaliação específica de risco de segurança deve incluir pelo menos:

(1) cálculos de combustível de voo;

(2) capacidades do operador, incluindo:

(i) um método baseado em dados que inclua um programa de monitoramento do consumo de combustível; e/ou

(ii) o uso avançado de aeródromos alternativos; e

(3) medidas de mitigação específicas.

Nota: Orientações sobre a avaliação específica de risco de segurança, programas de monitoramento do consumo de combustível e o uso avançado de aeródromos alternativos estão contidas no Manual de Planeamento de Voo e Gerenciamento de Combustível (FPFM) (Doc 9976).

(g) O uso de combustível após o início do voo para fins diferentes dos originalmente previstos durante o planeamento pré-voo deverá exigir uma reanálise e, se aplicável, um ajuste da operação planejada.

Nota: Orientações sobre os procedimentos para o gerenciamento de combustível em voo, incluindo reanálise, ajuste e/ou replanejamento quando um voo começa a consumir combustível de contingência antes da decolagem, estão contidas no Manual de Planejamento de Voo e Gerenciamento de Combustível (FPFM) (Doc 9976).

310.01.C.365 4.4.9 Procedimentos operacionais de aeronaves para redução de ruído

(a) Recomendação — Os procedimentos operacionais de aeronaves para redução de ruído devem estar em conformidade com as disposições do PANS-OPS (Doc 8168), Volume III.

(b) Recomendação — Os procedimentos de redução de ruído especificados pelo operador para qualquer tipo de aeronave devem ser os mesmos para todos os aeródromos.

Nota — Um único procedimento pode não atender aos requisitos em alguns aeródromos.

310.01.C.370

310.01. D REQUISITOS DE AERONAVEGABILIDADE **CONTINUA[LN1]DA MANUTENÇÃO — A CUMPRIR PELO TITULAR DO COA**

310.01. D.105 Requisitos gerais

Os requisitos de manutenção aplicáveis ao titular de um COA encontram-se estabelecidos nesta secção.

Nota 1.— Para efeitos deste capítulo, “avião” inclui: motores, hélices, componentes, acessórios, instrumentos, equipamentos e aparelhos, incluindo equipamentos de emergência.

Nota 2.— Ao longo deste capítulo é feita referência aos requisitos do Estado de Registo. Quando o Estado do operador não é o mesmo que o Estado de registo, poderá ser necessário considerar quaisquer requisitos adicionais do Estado de registo do operador.

Nota 3.— As orientações sobre os requisitos de aeronavegabilidade contínua estão contidas no Manual de Aeronavegabilidade (Doc 9760).

310.01. D.110 Responsabilidade de aeronavegabilidade continuada

(a) O titular de um COA deve garantir a navegabilidade das aeronaves por ele operadas e o estado de funcionamento do equipamento tanto operacional como de emergência, através da:

- (1) Realização das inspecções de pré-voo;
- (2) Correção de qualquer defeito e ou avaria que afete a operação segura da aeronave, de acordo com um padrão aprovado, tendo em consideração a MEL e a CDL, se disponíveis para o tipo de aeronave;
- (3) Execução de toda a manutenção de acordo com o programa de manutenção aprovado de aeronaves;
- (4) Análise da eficácia do programa de manutenção de aeronaves;
- (5) Cumprimento de qualquer directiva operacional, directiva de navegabilidade e qualquer outro requisito de navegabilidade contínua tornados obrigatórios pelo Estado de Desenho e ou pela Autoridade Aero-náutica; e
- (6) Execução de modificações de acordo com um padrão aprovado e o estabelecimento de uma política de incorporação em relação às modificações não obrigatórias.

(b) O titular de um COA deve garantir que o certificado de navegabilidade de cada aeronave que opera permaneça válido em relação:

- (1) Aos requisitos do parágrafo (a);
- (2) À data de validade do certificado; e
- (3) A qualquer outra condição especificada no certificado.

(c) O titular de um COA deve garantir que os requisitos especificados no parágrafo (a) sejam cumpridos de acordo com os procedimentos aprovados pela Autoridade Aeronáutica.

(d) O titular de um COA deve garantir que a manutenção, a manutenção preventiva e a modificação das suas aeronaves ou produtos aeronáuticos são executadas de acordo com o seu MCM e ou com as instruções de navegabilidade contínua actualizadas, e os regulamentos aplicáveis.

- (e) O titular de um COA pode estabelecer um acordo com outra pessoa ou organização para a execução de qualquer manutenção, manutenção preventiva ou modificações, mas contínua responsável por todo o trabalho executado sob tal acordo.

310.01. D.115 Aprovação do sistema de manutenção do titular do COA

- (a) O titular de um COA não deve operar uma aeronave a menos que esta seja mantida de acordo com os requisitos aplicáveis nos regulamentos.
- (b) O titular de um COA não deve operar uma aeronave, a não ser que esta ocorra após a inspeções pré-voo ou quando ela seja mantida e declarada apta para o serviço por uma OMA que esteja aprovada pelo Estado de Registo e seja aceitável para a Autoridade Aeronáutica.
- (c) Para as aeronaves registadas em São Tomé e Príncipe, uma OMA deve ser aprovada pela Autoridade Aeronáutica de acordo com os requisitos do RACSTP Parte 145 ou se localizada fora de São Tomé e Príncipe, pelo Estado com jurisdição sobre a OMA e esta aprovação deve ser aceite pela Autoridade Aeronáutica.
- (d) Para as aeronaves não registadas em São Tomé e Príncipe, uma OMA deve ser aprovada pelo Estado de Registo da aeronave, e tal aprovação deve ser aceite pela Autoridade Aeronáutica.
- (e) Os titulares de um COA que não possuam um certificado de OMA de acordo com o parágrafo (c) devem tomar medidas para a condução da manutenção por uma OMA aprovada pelo Estado de Registo e aceite pela Autoridade Aeronáutica.
- (f) As pessoas autorizadas a assinar um certificado de aptidão para o serviço devem possuir as licenças adequadas e estar devidamente aprovadas pelo Estado de Registo.

310.01.D.120 Manual de controlo de manutenção

- (a) O operador deve estabelecer um MCM de acordo com os requisitos destes regulamentos, contendo todas as instruções, informações e procedimentos necessários ao controlo da manutenção de todas as aeronaves operadas e pa-

ra orientar o pessoal de manutenção e operacional concernente no exercício das suas funções.

- (b) O operador deve garantir que o manual de controlo de manutenção seja emendado conforme necessário para manter atualizadas as informações nelas contidas.

- (c) O operador deve emendar o MCM sempre que:

- (1) Houver uma alteração em qualquer aspecto da operação;

- (2) O MCM já não cumpre os requisitos destes regulamentos ou dos Regulamentos associados;

- (3) Requerido pelo INAC ou pelo Estado de Matrícula.

- (d) O operador deve submeter o MCM e as suas emendas e revisões à aprovação do INAC e aceitação do Estado de Matrícula, se for diferente do INAC.

- (e) O operador deve submeter a proposta de emenda do MCM à aprovação do INAC pelo menos 30 (trinta) dias antes da data de efectividade pretendida.

- (f) Sem prejuízo do disposto no parágrafo (e), se for necessário efectuar alterações imediatas, por razões da segurança, estas podem ser publicadas e imediatamente aplicadas, desde que tenha sido apresentado o indispensável pedido de aprovação.

- (g) O Operador deve incorporar no MCM o material obrigatório conforme for exigido pelo INAC ou pelo Estado de matrícula.

- (h) O conteúdo do MCM deve ser apresentado de forma a poder ser consultado sem dificuldade e observar os princípios de factores humanos.

- (i) O operador deve assegurar que:

- (1) Todas as partes do manual são consistentes e compatíveis na forma e no conteúdo e não transgridem as condições contidas nas especificações de operações do COA do operador aéreo;

- (2) Todo o pessoal de manutenção e operacional concernente e cada organização a quem é requerido o seu uso:
- (i) Tem acesso fácil ao MCM ou às partes pertinentes que são relevantes para as suas funções;
 - (ii) É capaz de compreender a língua em que as partes do MCM, relativas às suas funções e responsabilidades é escrita.
- (j) O MCM deve conter as seguintes informações:
- (1) Uma declaração assinada pelo administrador responsável a confirmar que o operador funcionará, a todo o tempo, em conformidade com esta Parte e o MCM;
 - (2) O nome e as responsabilidades das pessoas requeridas em 310.01.B.210 (a)(c);
 - (3) Um organograma que mostra a cadeia de responsabilidades associadas entre todas as pessoas referidas em 310.01.B.210 (a)(c);
 - (4) Uma descrição geral e localização das instalações;
 - (5) Os procedimentos de alteração do manual de controlo de manutenção.
 - (6) Uma descrição dos acordos administrativos entre o operador e a OMA;
 - (7) Uma descrição dos procedimentos para satisfazer os requisitos de responsabilidade de manutenção em 310.01.D.110 e as funções de qualidade em 310.01.B.215;
 - (8) Uma lista dos programas de manutenção de aeronave exigidos em 310.01.D.150;
 - (9) Uma descrição dos métodos utilizados para o preenchimento e retenção dos registos de manutenção do operador exigido em 310.01.D.130;
 - (10) Uma descrição dos procedimentos para monitorizar, avaliar e reportar a experiência de manutenção e operacional exigida em NI:310.01.D.120;
 - (11) Uma descrição dos procedimentos para cumprir com os requisitos de reporte de falhas, defeitos e outras ocorrências em serviço referidos em NI:310.01.D.120;
 - (12) Uma descrição dos procedimentos para o controlo e aprovação de grandes reparações e grandes modificações;
 - (13) Uma descrição dos procedimentos para obter e avaliar a informação de aeronavegabilidade permanente e implementação das ações resultantes, conforme exigido em NI.310.01.D.120;
 - (14) Uma descrição dos procedimentos para a implementação de ações resultantes da informação obrigatória de aeronavegabilidade permanente;
 - (15) Uma descrição do estabelecimento e manutenção de um sistema de análise e monitorização contínua do desempenho e da efetividade do programa de manutenção, a fim de corrigir qualquer deficiência nesse programa;
 - (16) Uma descrição dos tipos de aeronaves e modelos a que se aplica o MCM;
 - (17) Uma descrição dos procedimentos para garantir que anomalias que afetem a aeronavegabilidade sejam registadas e retificadas; e
 - (18) Uma descrição dos procedimentos para informar o INAC e o Estado de Matrícula de ocorrências significativas em serviço.
- (k) O MCM deve seguir o formato e o conteúdo especificado na NI:310.01.D.120.

310.01. D.125 Gestão da manutenção

- (a) O titular do COA, aprovado como uma OMA, pode levar a cabo os requisitos especificados nos parágrafos (2), (3), (5) e (6) (a) da subsecção 310.01.D.110.
- (b) Se o titular do COA não for uma OMA, o titular do COA deve cumprir com as suas responsabilidades especificadas nos parágrafos (2), (3), (5) e (6) (a) da subsecção 310.01.D.110 através de um contrato de manutenção por escrito com uma OMA, detalhando as funções de manutenção requeridas e definindo o apoio nas funções da qualidade.
- (c) Os contratos referidos no parágrafo anterior devem ser aprovados ou aceites pela Autoridade Aeronáutica antes da sua entrada em vigor.
- (d) O titular de um COA deve empregar uma pessoa ou um grupo de pessoas, aceitável para a Autoridade Aeronáutica, para garantir que toda a manutenção seja executada segundo um padrão aprovado de modo a que os requisitos de manutenção da subsecção 310.01.D.110 e os requisitos do MCM do titular do COA sejam satisfeitos, e para garantir o funcionamento do sistema da qualidade requerido na subsecção 310.01.B.215.
- (e) As responsabilidades descritas no parágrafo (d) não devem ser delegadas para uma OMA a não ser que esta seja parte integral do titular do COA e os acordos de manutenção referidos no parágrafo (b) estejam descritos no MCM do titular do COA.
- (f) O titular de um COA deve providenciar instalações adequadas em localizações apropriadas ao pessoal especificado no parágrafo (d).
- (g) Os requisitos para os acordos contratuais de manutenção devem ser desenvolvidos em regu-lamento da Autoridade Aeronáutica.

310.01.D.130 Registos de aeronavegabilidade continuada ~~manutenção~~

- (a) O titular de um COA deve garantir que tenha sido estabelecido um sistema para manter, de uma forma aceitável para a Autoridade Aeronáutica, os seguintes registos:

(1) O tempo total em serviço, horas, ciclos e

tempo de calendário, conforme apropriado, da aeronave e todos os componentes de vida limitada;

- (2) O estado actual de cumprimento com toda a informação mandatória sobre a navegabilidade contínua;
- (3) Detalhes apropriados das modificações e reparações da aeronave e seus principais componentes;
- (4) O tempo em serviço, horas, tempo transcorrido e ciclos, conforme apropriado, desde a última revisão geral da aeronave ou dos seus componentes sujeitos a uma revisão geral obrigatória;
- (5) A situação actual da aeronave com relação ao cumprimento do programa de manutenção; e
- (6) Os registos de manutenção detalhados para mostrar que têm sido cumpridos todos os requisitos para a assinatura da certificação de aptidão para retorno ao serviço e conformidade de navegabilidade.

(b) O titular de um COA deve garantir que todos os registos previstos no parágrafo (1) a (5) (a) sejam mantidos durante um período mínimo de 12 (doze) meses após a unidade a que se referem ter sido permanentemente retirada de serviço, e os registos previsto no parágrafo (6) (a) sejam mantidos durante um período mínimo de 24 (vinte e quatro) meses após a assinatura da certificação de aptidão para retorno ao serviço ou conformidade de navegabilidade.

(c) O titular de um COA deve garantir que no caso de uma mudança temporária de operador aéreo, os registos especificados no parágrafo (a) sejam disponibilizados ao novo operador aéreo.

(d) O titular de um COA deve garantir que quando uma aeronave é transferida de modo permanente de um operador aéreo para outro, os registos especificados no parágrafo (a) sejam também transferidos.

310.01.D.135 Secção de registos de aeronavegabilidade de continuada manutenção na caderneta técnica da aeronave

- (a) O titular de um COA deve assegurar que todas as aeronaves registadas em São Tomé e Príncipe uti-

lizadas no transporte aéreo comercial ou no trabalho aéreo mantêm uma caderneta técnica de voo.

- (b) O titular de um COA deve utilizar uma caderneta técnica de aeronave que inclua uma secção de registo de manutenção da aeronave contendo as seguintes informações para cada aeronave:

(1) Informação sobre cada voo, que permita garantir uma segurança de voo contínua;

(2) A certificação de aptidão para retorno ao serviço ou a conformidade de navegabilidade vigente;

(3) A situação actual da aeronave com relação a inspecção, incluindo as inspecções programadas que devem ser efectuadas, e as inspecções que devem ser efectuadas, mas que não constam de nenhum programa estabelecido, salvo se a Autoridade Aeronáutica concordar em que a declaração de manutenção seja mantida noutro local;

(4) A situação actual da aeronave com relação a manutenção, incluindo a manutenção programada que deve ser realizada, a manutenção que deve ser realizada, mas que não consta de nenhum programa estabelecido (*out of phase*) salvo se a Autoridade Aeronáutica concordar em que a declaração de manutenção seja conservada noutro local;

(5) Detalhes de qualquer defeito descoberto na aeronave;

(6) Todos os defeitos diferidos que afectem a operação da aeronave;

(7) As quantidades de combustível e de óleo à chegada e as quantidades abastecidas em cada tanque;

(8) Quaisquer instruções de orientação necessárias sobre acordos de apoio à manutenção.

Nota 1: Ver 310.01.C.120 para a secção de registos de viagem da caderneta técnica da aeronave.

Nota 2: Os defeitos que não constituam itens de navegabilidade podem ser diferidos para rectificação numa data posterior (os itens de navegabilidade só podem ser adiados de acordo com as disposições das MEL/CDL). Quando isto é feito, tem de existir um

método de registo de tal defeito, e normalmente a caderneta técnica da aeronave possui uma secção apenas para este fim. Alguns operadores aéreos possuem um sistema de classificação de defeitos diferidos de modo a permitir diferentes extensões de tempo, quer relativamente a horas de voo, número de sectores ou ao regresso à base de manutenção, até o defeito ter de ser rectificado antes de outros voos.

(c) A caderneta técnica da aeronave, e qualquer alteração subsequente, deve ser aprovado pela Autoridade de Aeronáutica.

(d) Qualquer pessoa que tome uma medida no caso de uma falha ou avaria notificada de uma aeronave ou produto aeronáutico que seja crítica para a segurança do voo, deve efectuar, ou ter efectuado, um registo dessa medida na secção de manutenção da caderneta técnica da aeronave.

(e) O titular de um COA deve ter um procedimento para manter cópias adequadas dos registos que têm de ser transportados a bordo, num local prontamente acessível a cada membro da tripulação de voo, e deve colocar esse procedimento no MO do titular do COA.

310.01.D.140 Certificação de aptidão para o retorno ao serviço

(a) Nenhum titular de um COA pode operar uma aeronave a não ser que possua uma certificação de aptidão para retorno ao serviço, se tiver sido efectuada qualquer manutenção pré-voo, e uma certificação de conformidade de navegabilidade, conforme se segue:

(1) Certificação de aptidão para retorno ao serviço:

(i) Um titular de COA não pode operar uma aeronave, a não ser que a mesma tenha sido mantida e declarada apta para o serviço por uma OMA aprovada de acordo com o RACSTP Parte 145, sendo que, no caso da São Tomé e Príncipe não ser o Estado de Registo, a OMA deve ser aceitável para o Estado de Registo;

(ii) Caso a OMA que declarar a aeronave apta para o serviço estiver localizada fora de São Tomé e Príncipe, esta deve ser

aprovada pelo Estado com jurisdição sobre a OMA e a sua aprovação deve ser aceite pela Autoridade Aeronáutica, a qual deve ser aceitável para o Estado de Registo;

- (iii) O titular de um COA que utilizar uma OMA não deve operar uma aeronave após o retorno ao serviço sob o parágrafo (a) a não ser que um certificado de aptidão para o serviço tenha sido preparado de acordo com os procedimentos do MCM do titular do COA e um registo na secção de registos de manutenção da caderneta técnica da aeronave tenha sido feito;
- (iv) O titular do COA deve garantir que o PIC da aeronave tenha revisto a secção de registos de manutenção da caderneta técnica da aeronave e determinado que toda a manutenção efectuada tenha sido devidamente documentada;

(2) Conformidade de navegabilidade:

- (i) Um titular de COA não deve operar uma aeronave a não ser que o PIC esteja na posse de uma declaração de conformidade de navegabilidade para indicar que toda a manutenção, manutenção preventiva ou inspecções efectuadas na aeronave tenham sido efectuadas satisfatoriamente e devidamente documentadas.

310.01. D.145 Modificações e reparações

- (a) O titular do COA deve assegurar que cada modificação ou reparação numa aeronave que opere é efectuada de acordo com os requisitos de navegabilidade estabelecidos ou aceites pelo Estado de Registo.
- (b) O titular do COA deve obter a aprovação do Estado de Registo, relativamente aos dados técnicos de navegabilidade requeridos para a realização de uma grande modificação ou grande reparação antes de iniciar a incorporação de uma grande modificação ou efectuar uma grande reparação na aeronave.
- (c) Caso a Autoridade Aeronáutica não tiver condições para fazer a aprovação dos dados técnicos referidos no parágrafo anterior, a aprovação

é feita pelo Estado de Desenho e posteriormente deve ser aceite pelo Estado de Registo.

- (d) O titular do COA deve estabelecer procedimentos para garantir que os dados que comprovem o cumprimento dos requisitos de navegabilidade aplicáveis são conservados.
- (e) O titular de um COA deve, logo após a conclusão de uma grande modificação ou reparação, preparar um relatório de cada grande modificação ou grande reparação de uma célula, motor de aeronave, hélice ou equipamento de uma aeronave que opere.
- (f) O titular de um COA deve apresentar uma cópia do relatório de cada grande modificação à Autoridade Aeronáutica, e deve manter disponível uma cópia do relatório de cada grande reparação para inspecção.

Nota: Ver Doc. 9760 da OACI, para orientação sobre modificações e reparações.

310.01.D.150 Programa de manutenção de aeronaves

- (a) O titular do COA deve assegurar que cada aeronave operada é mantida de acordo com um programa de manutenção estabelecido pelo operador aéreo, de acordo com os requisitos dos regulamentos.
- (b) O programa de manutenção, e qualquer alteração subsequente, deve ser aprovado pela Autoridade Aeronáutica para aeronaves registadas em São Tomé e Príncipe e pelo Estado de Registo, para aeronaves registadas no estrangeiro, antes do seu uso.
- (c) O programa de manutenção de aeronaves registadas no estrangeiro deve ser submetido à aceitação da Autoridade Aeronáutica, a qual esta condicionada à prévia aprovação pelo Estado de Registo, ou se apropriado, à conformidade do titular do COA com as recomendações emitidas pelo Estado de Registo.
- (d) O programa de manutenção do titular do COA deve incluir:
 - (1) Tarefas de manutenção e os intervalos aos quais estas devem ser executadas, tendo em

conta a utilização prevista da aeronave;

- (2) Quando tornado aplicável pelo Estado de Desenho, um programa de integridade estrutural contínua e um programa de avaliação das reparações;
 - (3) Procedimentos para alteração ou desvio dos requisitos dos parágrafos (1) e (2); e
 - (4) Quando aplicável, um programa de fiabilidade e de seguimento da condição dos sistemas, componentes e motores da aeronave;
 - (5) Um programa de inspecção e um programa cobrindo outra manutenção, manutenção preventiva e modificações para garantir que:
 - (i) A manutenção, a manutenção preventiva e as modificações executadas por este ou por outras pessoas, são executadas de acordo com o MCM do titular do COA;
 - (ii) Cada aeronave declarada apta para o serviço esteja em condições de navegabilidade e seja devidamente mantida para a sua utilização.
- (e) As tarefas de manutenção e os intervalos que tenham sido especificados como obrigatórios na aprovação do desenho do tipo devem ser identificados como tal.
- (f) O programa de manutenção do titular do COA deve ser baseado na informação concernente disponibilizada pelo Estado de Desenho ou pela organização responsável pelo desenho do tipo, e em qualquer experiência adicional aplicável.
- (g) Ninguém pode fornecer para uso do seu pessoal no transporte aéreo comercial um programa de manutenção, ou parte do mesmo, que não tenha sido revisto e aprovado pela Autoridade Aeronáutica para o titular do COA.
- (h) A concepção e aplicação do programa de manutenção deve observar os princípios relativos aos factores humanos.
- (i) A Autoridade Aeronáutica pode autorizar o desvio das disposições destes regulamentos que iriam impedir o retorno ao serviço e o uso dos componentes, motores, dispositivos e peças sobresselentes devido a esses itens terem sido mantidos, modificados ou inspeccionados por pessoas fora de São Tomé e Príncipe que não possuem uma licença de técnico de manutenção emitida pela Autoridade Aeronáutica.
- (j) O titular de um COA a quem é concedida autoridade sob este desvio deve assegurar, com relação às aeronaves operadas, o controlo das instalações e práticas dessas pessoas de modo a garantir que todo o trabalho executado nos componentes, motores, dispositivos e peças sobresselentes é cumprido de acordo com o MCM do titular do COA.
- (k) O programa de manutenção deve estar em conformidade com o modelo e conteúdo especificado na N.I: 310.01.D.150.

310.01.D.155 Programa de fiabilidade

- (a) O titular do COA que opere aeronaves para as quais o Estado do Desenho ou a Autoridade Aeronáutica exige que possuam um programa de fiabilidade, deve estabelecer tal programa, independentemente do número de aeronaves utilizadas.
- (b) O programa de fiabilidade deve ser baseado nos padrões aceites da indústria, ser descrito no MCM do titular do COA e incluir relatórios de fiabilidade mensais, que devem ser submetidos à Autoridade Aeronáutica.
- (c) O programa de fiabilidade deve ser desenvolvido para aeronaves cujo programa de manutenção é baseado na lógica MSG ou que inclua componentes sujeitos a monitorização de condição que não contenha períodos de revisão geral para todos os componentes de sistemas significativos.
- (d) O programa de fiabilidade deve assegurar que as tarefas do programa de manutenção são efectivas e a sua periodicidade seja adequada.
- (e) O titular de um COA deve solicitar a extensão da periodicidade ou supressão de tarefas de manutenção, assim como a redução do intervalo ou acréscimo de tarefas de manutenção, baseado no resultado do programa de fiabilidade.
- (f) O titular de um COA pode monitorar a efectividade do programa de manutenção através do programa de fiabilidade.

310.01. D.160 Autoridade para executar e aprovar a manutenção, manutenção preventiva e modificações

- (a) O titular de um COA que não esteja aprovado como uma OMA não deve executar e aprovar a manutenção, manutenção preventiva ou modificações de qualquer aeronave, célula, motor de aeronave, hélice, dispositivo ou componente, ou peça da aeronave para retorno ao serviço.
- (b) Apesar do previsto no parágrafo (a) acima, o titular de COA pode efectuar as inspecções pré-voo se especificamente aprovado nas especificações de operações, conforme estipulado no seu programa de manutenção e MCM.
- (c) O titular de um COA pode efectuar acordos com uma OMA, devidamente qualificada, para a execução da manutenção, manutenção preventiva ou modificações de qualquer aeronave, célula, motor de aeronave, hélice, dispositivo ou componente, ou peça da aeronave, conforme estipulado no seu programa de manutenção e MCM.
- (d) O titular de um COA que não esteja aprovado para efectuar uma manutenção deve recorrer a uma OMA devidamente qualificada para o fim.

310.01.D.165 Notificação de ocorrências

- (a) O operador aéreo deve comunicar à Autoridade Aeronáutica e a qualquer outra organização que o Estado do Operador considerar dever ser informada, todas as ocorrências ou qualquer outro problema considerado como um perigo eminente para a segurança, conforme determinados na legislação nacional e, em particular, no diploma que estabelece os princípios que regem a investigação técnica, da responsabilidade do Estado de São Tomé e Príncipe, de acidentes e incidentes graves aeronáuticos.
- (b) Sem prejuízo do disposto no parágrafo (a) o titular do COA deve comunicar à Autoridade Aeronáutica e ao titular do certificado do tipo da aeronave todas as ocorrências, particularmente, incidentes, avarias, defeitos técnicos, ultrapassagens de limites técnicos que coloquem em evidência a existência de informações imprecisas, incompletas ou ambíguas contidas nos dados técnicos ou qualquer situação da aeronave ou componente da aeronave identificada pela organização de manutenção do titular do

COA que possa ou tenha colocado em risco sério a aeronave e que não tenham dado origem a acidentes ou incidentes graves.

- (c) Os relatórios referidos no parágrafo (b) devem ser apresentados logo que seja possível, por telefone e correio electrónico, mas em qualquer caso, através de um relatório escrito de seguimento, num período de 72 (setenta e duas) horas após o titular do COA identificar a situação a que dizem respeito os relatórios.
- (d) Se pertinente, o operador aéreo deve elaborar um relatório de acompanhamento contendo informações detalhadas sobre as medidas que tenciona tomar para evitar a ocorrência de futuras situações similares, logo que tais medidas sejam identificadas.
- (e) Sem prejuízo do disposto no RACSTP Parte 13 e na legislação sobre investigação de acidentes e incidentes, os relatórios referidos nos parágrafos (a), (b) e (d) devem ser apresentados no formulário e de modo definido pela Autoridade Aeronáutica e conter toda a informação pertinente acerca da situação do conhecimento do titular do COA.

310.01. D.170 Limitações de períodos de descanso e de serviço para pessoas a desempenhar funções de manutenção na aeronave do titular do COA

- (a) Ninguém pode atribuir nem deve executar funções de manutenção em aeronaves certificadas para o transporte aéreo comercial, a não ser que essa pessoa tenha tido um período mínimo de descanso conforme previsto no Código Laboral.
- (b) Ninguém pode escalar uma pessoa para efectuar funções de manutenção em aeronaves certificadas para o transporte aéreo comercial por um período superior ao previsto no Código Laboral.
- (c) Em situações que provoquem a imobilização não programada da aeronave, as pessoas que desempenham funções de manutenção em aeronaves certificadas para o transporte aéreo comercial podem continuar em serviço activo durante um período de até:
 - (1) 16 (dezasseis) horas consecutivas; ou
 - (2) 20 (vinte) horas em 24 (vinte e quatro) horas consecutivas.

- (d) Depois de períodos de serviço não programados, as pessoas que desempenham funções de manutenção em aeronaves devem ter um período de descanso obrigatório conforme previsto no Código Laboral.
- (e) O titular do COA deve libertar a pessoa que desempenha funções de manutenção de todos os deveres por 24 (vinte e quatro) horas consecutivas durante um qualquer período de 7 (sete) dias consecutivos.

310.01.E GESTÃO DA SEGURANÇA CONTRA ACTOS DE INTERFERÊNCIA ILÍCITA PELO TITULAR DO COA

310.01. E.105 Requisitos gerais

- (a) Os requisitos aplicáveis à protecção das aeronaves, instalações e pessoal do COA contra actos de interferência ilícita encontram-se estabelecidos nesta secção e no RACSTP Parte 12.
- (b) As regras dispostas nesta secção aplicam-se tanto às operações comerciais domésticas, como internacionais.

310.01.E.110 Requisitos de segurança

O titular de um COA deve garantir que todo o pessoal apropriado esteja familiarizado e cumpra os requisitos relevantes dos programas nacionais de segurança do Estado do Operador.

310.01.E.115 Programas de formação em segurança

O titular do COA deve estabelecer, manter e pôr em prática programas de formação aprovados que permitam ao pessoal do operador aéreo actuar devidamente para evitar actos de interferência ilícita, como sabotagem ou apoderamento ilícito de aeronaves e reduzir ao mínimo as consequências de tais actos, caso ocorram.

310.01.E.120 Notificação de actos de interferência ilícita

Depois de um acto de interferência ilícita a bordo de uma aeronave o PIC ou, na sua ausência, o titular do COA deve apresentar, sem demora, nos termos definidos nos regulamentos, um relatório de tal acto à autoridade local designada e à Autoridade Aeronáutica do Estado do Operador.

310.01.E.125 Lista de verificação do procedimento de

busca na aeronave

- (a) O titular de um COA deve garantir que todas as aeronaves transportam uma lista de verificação dos procedimentos a serem seguidos para esse tipo de aeronave na busca de uma bomba, no caso de suspeita de sabotagem, e na inspecção da aeronave para a procura de armas, explosivos ou outros dispositivos perigosos ocultos quando existe uma suspeita fundamentada de que a aeronave possa ser objecto de uma interferência ilícita.
- (b) Esta lista de verificação deve ser apoiada por:
 - (1) Orientação quanto à acção a tomar se for encontrada uma bomba ou um objecto suspeito; e
 - (2) Informação sobre o lugar de menor risco para colocar uma bomba, específico da aeronave.
- (c) Devem ser fornecidos meios especializados, para uso no lugar de menor risco para colocar uma bomba, para atenuar e direccionar a explosão.
- (d) Se quaisquer armas forem retiradas a passageiros ou aceites para transporte, deve constar um procedimento no MO em relação ao método adequado para guardar tais armas num local de modo a que fiquem inacessíveis a qualquer pessoa durante o tempo de voo.

310.01. E.130 Procedimentos de segurança das portas do compartimento da tripulação de voo

- (a) A porta do compartimento da tripulação de voo, nas aeronaves destinadas ao transporte de passageiros, deve poder ser bloqueada do interior do compartimento de modo a evitar o acesso não autorizado.
- (b) O titular de um COA deve dispor de meios aprovados que permitam à tripulação de cabine notificar discretamente a tripulação de voo no caso de actividade suspeita ou falhas da segurança na cabine.
- (c) O titular de um COA não deve operar uma aeronave destinada ao transporte de passageiros, salvo se for equipada com uma porta do compartimento da tripulação de voo, aprovada de acordo com os requisitos do RACSTP Parte 7.

(d) O titular do COA deve garantir que a porta do compartimento da tripulação de voo seja mantida fechada e bloqueada a partir do momento em que forem fechadas todas as portas exteriores depois do embarque até que qualquer das portas seja aberta para o desembarque, excepto quando necessário para permitir o acesso e a saída de pessoas autorizadas.

(e) Se instalada, a porta da cabine de piloto dos helicópteros de transporte de passageiros deve poder ser bloqueada a partir de dentro da referida cabine, de modo a impedir o acesso não autorizado, nos moldes previstos nos regulamentos.

310.01. F GESTÃO DE MERCADORIAS PERIGOSAS PELO TITULAR DO COA

310.01. F.105 Requisitos gerais

A secção 310.01.F estabelece os requisitos de certificação aplicáveis à gestão do transporte de mercadorias perigosas pelo titular do COA.

a) MERCADORIAS PERIGOSAS / RESPONSABILIDADES DO ESTADO

Nota 1.— O Anexo 18, Capítulo 11, contém os requisitos para que cada Estado Contratante estabeleça procedimentos de supervisão para todas as entidades (incluindo embaladores, expedidores, agentes de manuseio em solo e operadores) que desempenham funções relacionadas a mercadorias perigosas.

Nota 2.— As responsabilidades do operador pelo transporte de mercadorias perigosas estão contidas nos Capítulos 8, 9 e 10 do Anexo 18. A Parte 7 das Instruções Técnicas para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas por Via Aérea (Doc 9284) (Instruções Técnicas) contém as responsabilidades e os requisitos do operador para a notificação de incidentes e acidentes.

Nota 3.— Os requisitos relativos aos tripulantes ou passageiros que transportam mercadorias perigosas em aeronaves estão estabelecidos na Parte 8, Capítulo 1, das Instruções Técnicas.

Nota 4.— Os COMAT que atendem aos critérios de classificação das Instruções Técnicas para mercadorias perigosas são considerados carga e devem ser transportados de acordo com a Parte 1;2.2.2 ou a Parte 1;2.2.3 das Instruções Técnicas (por exemplo, peças de aeronaves como geradores químicos de oxigênio, unidades de controle de combustível, extintores de incêndio, óleos, lubrificantes, produtos de limpeza).

b) OPERADORES SEM APROVAÇÃO ESPECÍFICA PARA O TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS COMO CARGA

O Estado do Operador deve garantir que os operadores sem aprovação específica para transportar mercadorias perigosas tenham:

1) estabelecido um programa de treinamento em mercadorias perigosas que atenda aos requisitos do Anexo 18, aos requisitos aplicáveis das Instruções Técnicas, Parte 1, Capítulo 4, e aos requisitos dos regulamentos do Estado, conforme apropriado. Os detalhes do programa de treinamento em mercadorias perigosas devem ser incluídos nos manuais de operações do operador;

2) estabeleceu políticas e procedimentos para mercadorias perigosas em seu manual de operações para atender, no mínimo, aos requisitos do Anexo 18, das Instruções Técnicas e dos regulamentos do Estado, a fim de permitir que o pessoal do operador:

i) identifique e rejeite mercadorias perigosas não declaradas, incluindo COMAT classificadas como mercadorias perigosas; e

ii) relate às autoridades competentes do Estado do Operador e do Estado em que ocorreram quaisquer:

A) ocasiões em que mercadorias perigosas não declaradas forem descobertas em cargas ou correspondências; e

B) acidentes e incidentes com mercadorias perigosas.

C) OPERADORES COM APROVAÇÃO ESPECÍFICA PARA O TRANSPORTE DE MERCADORIAS PERIGOSAS COMO CARGA

O Estado do Operador emitirá uma aprovação específica para o transporte de mercadorias perigosas e garantirá que o operador:

1) estabeleça um programa de treinamento em mercadorias perigosas que atenda aos requisitos das Instruções Técnicas, Parte 1, Capítulo 4, Tabela 1-4, e aos requisitos dos regulamentos do Estado, conforme apropriado. Detalhes do programa de treinamento sobre mercadorias perigosas devem ser incluídos nos manuais de operações do operador;

2) estabelece políticas e procedimentos relativos a mercadorias perigosas em seu manual de operações para atender, no mínimo, aos requisitos do Anexo 18, das Instruções Técnicas e dos regulamentos do Estado, a fim de permitir que o pessoal do operador:

i) identifique e rejeite mercadorias perigosas não declaradas ou declaradas incorretamente, incluindo COMAT classificadas como mercadorias perigosas;

3) relate às autoridades competentes do Estado do Operador e do Estado em que ocorreu qualquer:

i) ocasião em que mercadorias perigosas não declaradas ou declaradas incorretamente sejam descobertas em carga ou correspondência; e

ii) acidente e incidentes com mercadorias perigosas;

4) relate às autoridades competentes do Estado do Operador e do Estado de Origem qualquer ocasião em que mercadorias perigosas sejam descobertas como tendo sido transportadas:

i) quando não carregadas, segregadas, separadas ou fixadas de acordo com as Instruções Técnicas, Parte 7, Capítulo 2; e

ii) sem que a informação tenha sido fornecida ao piloto em comando;

4) aceitar, manusear, armazenar, transportar, carregar e descarregar mercadorias perigosas, incluindo COMAT classificadas como mercadorias perigosas, como carga a bordo de uma aeronave; e

5) fornecer ao piloto em comando informações escritas ou impressas precisas e legíveis sobre as mercadorias perigosas que serão transportadas como carga.

Nota: O Artigo 35 da Convenção refere-se a certas classes de restrições de carga.

d) FORNECIMENTO DE INFORMAÇÕES

O operador deve garantir que todo o pessoal, incluindo pessoal terceirizado, envolvido na aceitação, manuseio, carregamento e descarregamento de carga seja informado da aprovação e das limitações específicas do operador em relação ao transporte de mercadorias perigosas.

e) OPERAÇÕES DE TRANSPORTE AÉREO COMERCIAL DOMÉSTICO

Recomendação: As Normas Internacionais e as Práticas Recomendadas estabelecidas neste capítulo de-

vem ser aplicadas por todos os Estados Contratantes também no caso de operações de transporte aéreo comercial doméstico.

Nota: O Anexo 18 contém uma disposição semelhante a este respeito.

310.01. F.110 Aprovação para transporte de mercadorias perigosas

(a) O titular de um COA não pode transportar mercadorias perigosas, a não ser que tenha sido aprovado pela Autoridade Aeronáutica para o fazer em conformidade com os requisitos desta secção e do RACSTP Parte 310.0892.

(b) O titular de um COA deve cumprir as disposições contidas nas Instruções Técnicas da OACI para o Transporte Seguro de Mercadorias Perigosas pelo Ar, previstas no Documento 9284-AN/905 ou em quaisquer alterações das mesmas, em todas as ocasiões em que forem transportadas mercadorias perigosas, independentemente do voo ser realizado, dentro ou fora do território de São Tomé e Príncipe.

(c) Para obter uma aprovação para realizar transporte de mercadorias perigosas, o operador aéreo deve, ao abrigo das instruções técnicas estabelecer procedimentos de operação para assegurar o manuseamento seguro das mercadorias perigosas em todas as fases do transporte aéreo, contendo informações e instruções sobre:

(1) A política do operador aéreo no que respeita ao transporte de mercadorias perigosas;

(2) Os requisitos para aceitação, assistência, carga, armazenagem e separação de mercadorias perigosas;

(3) As medidas a tomar em caso de acidente ou incidente com uma aeronave quando do transporte de mercadorias perigosas;

(4) A resposta a situações de emergência envolvendo mercadorias perigosas;

(5) A eliminação de eventuais contaminações;

(6) As funções do pessoal envolvido, especialmente do pessoal de assistência em terra

e à aeronave;

(7) A inspecção de danos, fugas ou contaminação;

(8) A comunicação de acidentes e incidentes com mercadorias perigosas.

(d) O operador aéreo deve estabelecer procedimentos que garantam a adopção de todas as medidas razoáveis para evitar o transporte inadvertido de mercadorias perigosas a bordo.

310.01.F.115 Facilitação de informação

O operador aéreo deve assegurar que todo o pessoal, incluindo pessoal de terceiros envolvido na aceitação, manuseio, carga e descarga de carga ou correio, estão informados das aprovações e limitações da aprovação operacional do operador aéreo no que respeita ao transporte de mercadorias perigosas.

310.01.F.120 Programas de formação

(a) O titular de um COA deve estabelecer e manter um programa de formação, aprovado pela Autoridade Aeronáutica, conforme exigido nas Instruções Técnicas e no RACSTP Parte [310.0892](#) e comprovar que todo o pessoal recebeu formação adequada.

(b) O titular de um COA que não possua uma aprovação para o transporte de mercadorias perigosas deve garantir que as pessoas abaixo indicadas, tenham recebido uma formação que lhes permitam desempenhar as suas funções, em relação às mercadorias perigosas, de acordo com o RACSTP Parte [310.0892](#):

(1)Pessoal que esteja envolvido na movimentação geral da carga ou correio;

(2)Membros da tripulação, pessoal de assistência a passageiros e pessoal de segurança empregado pelo titular do COA, que lidem com a filtragem de passageiros e a sua bagagem.

(c) O titular de um COA que possua uma aprovação para o transporte de mercadorias perigosas deve garantir que as pessoas abaixo indicadas, tenham recebido uma formação que lhes permitam desempenhar as suas funções, em relação às

mercadorias perigosas, de acordo com o RACSTP Parte [310.08-92](#):

(1) Pessoal que esteja envolvido na recepção da carga ou correio;

(2)Pessoal de assistência em terra, armazenamento e carregamento de mercadorias perigosas;

(3) Pessoal envolvido na movimentação geral da carga ou correio;

(4) Membros da tripulação de voo;

(5) Membros da tripulação que não membros da tripulação de voo;

(6) Pessoal de assistência em escala;

(7)Pessoal de segurança, empregado pelo operador aéreo que lida com a filtragem de passageiros e a sua bagagem.

310.01.F.125 Operadores com aprovação específica para o transporte de mercadorias perigosas com aeronaves [cargueira](#)[LN2]

NI – NORMAS DE IMPLEMENTAÇÃO

NI: 310.01.B.125 Conteúdo e modelo do COA e das especificações de operações a ele associada.

(a) O COA e as especificações de operações associadas a ele devem conter a informação mínima requerida nos parágrafos (c) e (d) respectivamente, num modelo padrão.

(b) O COA e as especificações de operações associadas a ele devem definir as operações que o operador aéreo está autorizado a realizar.

(c) O COA emitido pela Autoridade Aeronáutica deve ter o conteúdo e seguir o modelo seguinte:

CERTIFICADO DE OPERADOR AÉREO <i>AIR OPERATOR CERTIFICATE</i>		
1 EXEMPLAR N.º <i>Sample N.º</i> 	 REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE² INSTITUTO NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL³ <i>Civil Aviation Authority</i>	1 Endereço da Autoridade <i>Address of the Authority</i>
4 COA N.º : 5 Data de Validade: <i>Expiry date:</i> (dd) / mm / (yyyy)	NOME DO OPERADOR⁶ <i>OPERATOR NAME</i> Nome comercial⁷: <i>Dbá trading name</i> Endereço do operador⁸: <i>Operator address:</i>	PONTOS DE CONTACTO OPERACIONAIS¹⁰ <i>OPERATIONAL POINTS OF CONTACT</i> Os detalhes dos contactos, onde o pessoal de gestão operacional pode ser contactado sem atraso indevido, estão listados em 11 <i>Contact details at which operational</i>
Este certificado certifica que _____ está autorizado a efectuar operações aéreas comerciais, conforme definido nas especificações de operações em anexo, de acordo com o manual de operações e o RACSTP Parte 310.01 dos Regulamentos de Aviação Civil de São Tomé e Príncipe (RACSTP).¹³ <i>This certificate certifies that () is authorized to perform commercial air operations, as defined in the attached operations specifications, in accordance with the operations manual and Part 310.01 of the São Tomé e Príncipe civil aviation regulations (STPCAR).</i>		
Data de emissão¹⁴ <i>Date of issue:</i>	Nome e Assinatura: ¹⁵ <i>Name and signature:</i> Função <i>Title:</i>	

Notas:

1. O número do exemplar (esq.) e o endereço da Autoridade Aeronáutica (dto).
2. Nome do Estado do Operador (São Tomé e Príncipe).

3. *Autoridade Aeronáutica emissora do Estado do Operador.*
4. *Número único do COA, conforme emitido do Estado do Operador.*
5. *Data após a qual o COA deixa de ser válido (dd-mm-yyyy).*
6. *Substituir pelo nome registado do operador aéreo.*
7. *Nome comercial do operador aéreo, se diferente. Inserir “dba” antes do nome comercial (para “doing business as”).*
8. *Endereço do estabelecimento principal do operador aéreo.*
9. *Contactos de telefone, incluindo o código do país e E-mail (se disponível) do estabelecimento principal do operador aéreo.*
10. *Os pormenores de contacto incluem os números de telefone, incluindo o código do país, e o endereço e-mail onde o pessoal de gestão operacional pode ser contactado sem demora indevida para assuntos relativos às operações de voo, navegabilidade, competência da tripulação de voo e de cabine, mercadorias perigosas e outros assuntos, conforme requerido.*
11. *Inserir o documento controlado, trazido a bordo, em que os pormenores de contacto estão listados, com a referência do parágrafo ou página, p. e.: “Os pormenores de contacto estão listados no MO, Gen/Basic, Chapter 1, 1.1” ou “... estão listados nas especificações de operações, página 1” ou “... estão listados num anexo a este documento”.*
12. *Nome de registo do operador aéreo.*
13. *Referência aos regulamentos de aviação civil apropriados.*
14. *Data de emissão do COA (dd-mm-yyyy).*

15. *Função, nome e assinatura do representante da Autoridade Aeronáutica. O carimbo oficial deve ser aplicado no COA.*

- (d) As especificações de operação associadas ao COA do operador aéreo são emitidas para cada modelo de aeronave da sua frota, devendo identificar a marca, o modelo e a série.

Nota: *Se as autorizações e limitações forem idênticas para um ou mais modelos, estes modelos podem ser agrupados numa única lista.*

- (e) As especificações de operações emitidas pela Autoridade Aeronáutica devem ter o conteúdo e seguir o modelo seguinte:

Notas:

1. Os contactos de telefone, incluindo o código de país, e o endereço e-mail da Autoridade Aeronáutica (se disponível).
2. Inserir o número do COA associado.
3. Inserir o nome de registo do operador aéreo e o nome comercial, se diferente. Inserir “dba” antes do nome comercial (para “doing business as”).
4. Data de emissão das especificações de operações (dd-mm-yyyy) e a assinatura do representante da Autoridade Aeronáutica.
5. Inserir a designação da Commercial Aviation Safety Team (designação CAST)/OACI da marca, modelo e série, ou série master da aeronave, se uma série tiver sido designada (ex: Boeing-737-3K2 ou Boeing-777-232). A taxonomia CAST/OACI está disponível em: <http://www.intlaviationstandards.org/>.
6. Outro tipo de transporte a ser especificado (p.e. serviço de emergência médica).
7. Listar a (s) área (s) geográfica (s) da operação autorizada (por coordenadas geográficas ou rotas específicas, região de informação de voo ou fronteiras nacionais ou regionais).
8. Listar as limitações especiais aplicáveis (p.e. VFR apenas, diurno apenas).
9. Listar nesta coluna os critérios mais permissivos para cada aprovação ou o tipo de aprovação (com os critérios apropriados).
10. Inserir a categoria de aproximação de precisão (CAT II, IIIA, IIIB ou IIIC).
- Inserir o RVR mínimo em metros e altura de decisão em pés. Uma linha é utilizada para cada categoria de aproximação listada.*
11. Inserir o RVR mínimo aprovado para descolagem em metros. Uma linha para cada aprovação pode ser utilizada, se aprovações diferentes forem outorgadas.
12. Listar as capacidades a bordo (i.e. aterragem automática, HUD, EVS, SVS, CVS) e os créditos operacionais associados que foram concedidos.
13. A caixa “Não aplicável (N/A)” pode ser marcada só se o tecto máximo de voo da aeronave for inferior a FL 290.
14. Se não for aplicável a aprovação de operações de tempo de desvio prolongado (EDTO) marcar a caixa “Não aplicável (N/A)”. Caso contrário, devem ser especificados um limiar de tempo e o tempo máximo de desvio.
15. A distância limite pode também ser indicada (in NM), assim como tipo de motor.
16. Navegação baseada no desempenho (PBN): uma linha é utilizada para cada autorização de especificação PBN (p.e. RNAV 10, RNAV 1, RNP 4), com as limitações apropriadas ou condições listadas nas “Aprovações Específicas” e/ou na coluna “Observações”.
17. As limitações, condições e base regulamentar para a aprovação operacional associada com as especificações PBN (p.e. GNSS, DME/DME/IRU). Informação sobre a navegação com base em critérios de desempenho, e material de orientação relativo ao processo de aprovação operacional e implementação, estão contidos no Manual de navegação baseada no desempenho (OACI Doc. 9613).
18. Inserir o nome da pessoa/organização responsável por ga-

rantir que a aeronavegabilidade contínua da aeronave é mantida de acordo com os requisitos do RACSTP Parte 310.01, subsecção 310.01.D.

19. *Listar as funções de EFB com quaisquer limitações aplicáveis.*

20. *Outras autorizações ou dados podem ser introduzidos aqui, usando uma linha (ou uma secção de mais de uma linha) para cada autorização (p.e. autorização para aproximação especial, MNPS, desempenho de navegação aprovada).*

NI: 310.01.B.210 Pessoal de gestão requerido para as operações de transporte aéreo comercial

(a) O titular de um COA deve tomar medidas para garantir a continuidade da supervisão se as Operações forem conduzidas na ausência de qualquer elemento do pessoal de gestão exigido.

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

(c) Uma pessoa em serviço numa posição de gestão exigida para o titular de um COA não pode estar ao serviço de qualquer outro titular de um COA numa posição similar, a não ser que uma isenção seja emitida pela Autoridade.

(d) As qualificações iniciais mínimas para um Director de Operações são:

(1) Uma licença de ATP; e

(2) 3 anos de experiência como PIC em operações de transporte aéreo comercial:

(i) Com aeronaves grandes, se o titular do COA operar aeronaves grandes; ou

(ii) Com aeronaves grandes ou pequenas, se o titular do COA operar apenas aeronaves pequenas.

(e) As qualificações mínimas para um Piloto Chefe são:

(1) Uma licença de ATP com as qualificações adequadas para pelo menos uma das aeronaves utilizadas nas operações do titular do COA; e

(2) 3 anos de experiência como PIC em operações de transporte aéreo comercial:

(i) Com aeronaves grandes, se o titular do COA operar aeronaves grandes; ou

(ii) Com aeronaves grandes ou pequenas, se o titular do COA operar apenas aeronaves pequenas.

Nota: *A Autoridade pode aceitar uma licença de piloto comercial com uma qualificação de instrumentos em lugar de uma licença de ATP se os requisitos do PIC para as operações conduzidas exigirem apenas uma licença de piloto comercial.*

(f) As qualificações mínimas para um Director de Manutenção são:

(1) Uma licença de técnico de manutenção de aeronaves (AMT) com qualificações de categoria B1 ou B2 ou equivalentes;

(2) 3 anos de experiência de manutenção da mesma categoria e classe de aeronave utilizada pelo titular do COA incluindo 1 ano na qualidade de pessoal de certificação; e

(3) 1 ano de experiência em supervisão de manutenção da mesma categoria e classe de aeronave utilizada pelo titular do COA.

(g) O titular de um COA poderá empregar uma pessoa que não satisfaça os requisitos de qualificação ou experiência adequadas se a Autoridade emitir uma isenção considerando que essa pessoa possui uma experiência comparável e pode efectivamente desempenhar as funções de gestão exigidas.

NI: 310.01.B.215 Sistema de qualidade

A fim de demonstrar a conformidade com a subsecção 310.01.B.215, o titular de um COA deve estabelecer em documentação relevante, o seu sistema de qualidade de acordo com as instruções e informações contidas no modelo seguinte:

1.0. Geral

1.1 Definições

O sistema de qualidade deve conter uma referência às definições, e estas devem estar alinhadas com

as demais definições constantes dos regulamentos nacionais.

1.2 Política da qualidade

1.2.1 Um operador aéreo deve estabelecer uma declaração formal, por escrito, da política da qualidade que é um compromisso do administrador responsável, quanto ao que o sistema da qualidade destina-se a alcançar. A política da qualidade deve reflectir a realização e cumprimento contínuo dos Regulamento aplicáveis, juntamente com quaisquer outras normas especificadas pelo operador aéreo.

1.2.2 O administrador responsável é uma parte essencial de gestão da organização do operador aéreo e tem a responsabilidade global para o sistema de qualidade do operador aéreo, incluindo a frequência, o formato e a estrutura das actividades de revisão pela gestão, conforme prescrito no ponto 3.9 abaixo.

1.3 Objectivo do sistema de qualidade

1.3.1 O sistema de qualidade deve permitir ao operador aéreo monitorizar o cumprimento dos Regulamentos, sistema de Manuais do operador aéreo, e quaisquer outras normas especificadas pelo operador aéreo ou pela Autoridade Aeronáutica, para garantir a segurança das operações e a aeronavegabilidade das aeronaves.

1.4 Responsável da qualidade

1.4.1 A função de responsável de qualidade para monitorizar o cumprimento e a adequação dos procedimentos necessários para garantir a segurança das operações e aeronavegabilidade das aeronaves, conforme exigido pelos Regulamentos pode ser realizada por mais do que uma pessoa através de diferentes, e/ou complementares, programas de garantia de qualidade.

1.4.2 O papel principal do responsável de qualidade é verificar, por meio de monitorização de actividades nas áreas de operações de voo, manutenção, treino da tripulação e operações de terra, de que os padrões exigidos pela Autoridade Aeronáutica, e quaisquer requisitos adicionais definidos pelo operador aéreo, estão sendo realizadas sob supervisão do pessoal de gestão relevante. O responsável de qualidade deve ser responsável por assegurar que o programa de garantia de qualidade está devidamente estabelecido, implementado e é mantido.

1.4.3 O responsável da qualidade deve:

- i) Informar o administrador responsável;
- ii) Não ser uma das pessoas de gestão requeridas; e
- iii) Ter acesso a todas as partes do operador aéreo, e, se necessário, a qualquer organização subcontratada.

1.4.4 No caso de um operador aéreo pequeno ou muito pequeno os cargos de administrador responsável e responsável da qualidade podem ser combinados.

2. Sistema de qualidade

2.1 Introdução

2.1.1 O sistema de qualidade do operador aéreo deve assegurar o cumprimento e a adequação dos requisitos de actividades operacionais e de manutenção, normas e procedimentos operacionais.

2.1.2 O operador aéreo deve especificar a estrutura básica do sistema de qualidade aplicável à operação.

2.1.3 O sistema de qualidade deve ser estruturado de acordo com a dimensão e complexidade da organização a ser monitorizada.

2.2 Âmbito

2.2.1 No mínimo, o sistema de qualidade deve abordar o seguinte:

- (a) As disposições dos Regulamentos;
- (b) As normas e práticas operacionais suplementares do operador aéreo;
- (c) A política de qualidade do operador aéreo;
- (d) A estrutura organizacional do operador aéreo;
- (e) A responsabilidade pelo desenvolvimento, estabelecimento e gestão do sistema de qualidade;
- (f) Documentação, incluindo manuais, relatórios e registos;
- (g) Os procedimentos de qualidade;

(h) Programa de garantia de qualidade;

(i) Os recursos financeiros, materiais e humanos necessários;

(j) Os requisitos de formação.

2.2.2 O sistema de qualidade deve incluir um sistema de retorno de informação ao administrador responsável, para garantir que as acções correctivas são identificadas e prontamente corrigidas. O sistema de retorno também deve especificar quem é responsável para corrigir as discrepâncias e não-conformidades em cada caso particular, e o procedimento a ser seguido se as acções correctivas não forem concluídas dentro de um prazo adequado.

2.3 Documentação relevante

2.3.1 A documentação relevante inclui a parte relevante do sistema de Manuais do operador aéreo.

2.3.2 Para além disso, a documentação relevante deve incluir o seguinte:

- (a) Política de qualidade;
- (b) Definições;
- (c) Padrões operacionais especificados;
- (d) Uma descrição da organização;
- (e) A afectação de funções e responsabilidades;
- (f) Os procedimentos operacionais para assegurar o cumprimento dos regulamentos;
- (g) Programa de segurança de voo e prevenção de acidentes;
- (h) O programa de garantia de qualidade, reflectindo:
 - (1) O plano do processo de monitorização;
 - (2) Os procedimentos de auditoria;
 - (3) Os procedimentos de reporte;
 - (4) Os procedimentos de seguimento e de acção correctiva;
 - (5) O sistema de registos;

(6) O conteúdo do programa de treino; e

(7) O controlo dos documentos.

3.1 Programa de garantia de qualidade

3.2 Introdução

3.2.1 O programa de garantia de qualidade deve incluir todas as acções planeadas e sistemáticas necessárias para proporcionar a confiança de que todas as operações e manutenção são realizadas de acordo com todos os requisitos, normas e procedimentos operacionais.

3.2.2 Ao estabelecer um programa de garantia de qualidade, deve-se considerar, no mínimo, o seguinte:

- (a) Inspeções de Qualidade;
- (b) Auditoria;
- (c) Auditores;
- (d) A independência do auditor;
- (e) Âmbito da auditoria;
- (f) A programação da auditoria;
- (g) Monitorização e acções correctivas;
- (h) A revisão pela gestão.

3.2 Inspeção de qualidade

3.2.1 O objectivo principal de uma inspecção de qualidade é observar um determinado evento, acção ou documento, etc, para verificar se os procedimentos operacionais e requisitos estabelecidos são seguidos durante a realização desse evento e se o padrão exigido é alcançado.

3.2.2 Áreas típicas para inspeções de qualidade são:

- (a) Operações de voo actuais;
- (b) De-gelo/antigelo no solo;

- (c) Serviços de suporte ao voo;
- (d) Controlo de carregamento;
- (e) Manutenção;
- (f) Especificações técnicas; e
- (g) Especificações de treino.

3.2.3 Os métodos típicos de inspecções de qualidade para a manutenção incluem:

- (a) Amostragem do produto - a inspecção parte de uma amostra representativa da frota de aeronaves;
- (b) Amostragem de defeito - monitorização do desempenho de rectificação de avarias;
- (c) Amostragem de concessão - a monitorização de qualquer concessão para não realizar a manutenção no tempo;
- (d) Uma única amostragem de manutenção - o acompanhamento de quando (horas de voo / tempo em calendário/ciclos de voo, etc.) de aeronaves e seus componentes são trazidos para a manutenção;
- (e) Exemplo de relatórios de condições de não aeronavegabilidade e erros em manutenção de aeronaves e componentes.

3.3 Auditoria

3.2.4 Uma auditoria é uma comparação sistemática e independente da forma em que uma operação está a ser conduzida em relação a maneira pela qual os procedimentos operacionais publicados estabelecem que deve ser realizado.

3.2.5 As auditorias devem incluir, no mínimo, os seguintes procedimentos e processos de qualidade:

- (a) Uma declaração explicando o âmbito da auditoria;
- (b) Planeamento e preparação;
- (c) Recolha e registo de evidências; e
- (d) Análise das evidências.

3.2.6 Técnicas que contribuem para uma auditoria eficaz são:

- (a) As entrevistas ou discussões com o pessoal;
- (b) Uma revisão dos documentos publicados;
- (c) O exame de uma amostra adequada de registos;
- (d) A verificação pessoal das actividades que compõem a operação; e
- (e) A preservação de documentos e o registo de observações.

3.3 Auditores

3.4.1 Um operador aéreo deve decidir, dependendo da complexidade da operação, sobre a utilização de uma equipa de auditoria ou um único auditor. Em qualquer dos casos, a equipa de auditoria ou auditor deve ter experiência operacional e/ou manutenção relevante.

3.4.2 As responsabilidades dos auditores devem ser claramente definidas na documentação relevante.

3.5 Independência do auditor

3.5.1 Os auditores não devem ter qualquer envolvimento no dia-a-dia na área da actividade de operação ou manutenção que vão auditar. Um operador aéreo pode, além de usar os serviços de pessoal dedicado em tempo integral pertencentes a um departamento de qualidade em separado, realizar a monitorização de áreas ou actividades específicas pelo uso de auditores a tempo parcial. Um operador aéreo cuja estrutura e dimensão não justifica o estabelecimento de auditores em tempo integral, pode realizar a função de auditoria pela utilização de pessoal interno a tempo parcial ou de uma fonte externa sob os termos de um acordo aceitável para a Autoridade Aeronáutica. Em todos os casos, o operador aéreo deve desenvolver procedimentos adequados para assegurar que as pessoas directamente responsáveis pelas actividades a serem auditadas não são seleccionados como parte da equipa de auditoria. Quando são utilizados auditores externos, é essencial que estejam familiarizados com o tipo de operação e/ou de manutenção realizado pelo operador aéreo.

3.5.2 O programa de garantia de qualidade do operador aéreo deve identificar as pessoas internas à organização que têm experiência, responsabilidade e

autoridade para:

- (a) Realizar inspecções e auditorias de qualidade como parte do programa contínuo de garantia de qualidade;
- (b) Identificar e registar quaisquer problemas ou constatações, e as provas necessárias para comprovar tais problemas ou constatações;
- (c) Iniciar ou recomendar soluções para problemas ou constatações através de canais de comunicação designados;
- (d) Verificar a implementação das soluções em prazos específicos;
- (e) Reportar directamente ao responsável de qualidade.

3.6 Âmbito da auditoria

3.6.1 Os operadores aéreos são requeridos monitorizar o cumprimento dos procedimentos operacionais e de manutenção estabelecidos para garantir a segurança das operações, a aeronavegabilidade das aeronaves e a aptidão dos equipamentos operacionais e de segurança. Ao fazê-lo deve, no mínimo, e conforme apropriado, monitorizar:

- (a) Organização;
- (b) Planos e objectivos da organização;
- (c) Procedimentos operacionais;
- (d) Segurança de voo;
- (e) COA e as especificações de operações;
- (f) Supervisão;
- (g) Desempenho de aeronave;
- (h) Operações a todo o tempo;
- (i) Práticas e equipamentos de navegação e comunicação;
- (j) Massa, balanceamento e carregamento de aeronaves;
- (k) Instrumentos e equipamentos de segurança;

- (l) Manuais, cadernetas e registos;
- (m) As limitações de período de voo, de serviço, requisitos de descanso, e programação;
- (n) Comunicação entre operações e manutenção de aeronaves;
- (o) Utilização da MEL;
- (p) Programas de manutenção e aeronavegabilidade contínua;
- (q) Gestão das Directivas de aeronavegabilidade;
- (r) Execução da manutenção;
- (s) Diferimento de defeito;
- (t) Tripulação de cabine de piloto;
- (u) Tripulação de cabine;
- (v) Mercadorias perigosas;
- (w) Segurança;
- (x) Treino.

3.7 Programação de auditoria

3.7.1 Um programa de garantia de qualidade deve incluir um plano de auditoria definido e um ciclo de revisão periódica área por área. O plano deve ser flexível no sentido de permitir auditorias não programadas quando tendências são identificadas. As auditorias de seguimento devem ser agendadas, quando necessário, para verificar que a acção correctiva foi realizada e foi eficaz.

3.7.2 Um operador aéreo deve estabelecer um plano de auditorias para ser concluída durante um período de calendário especificado. Todos os aspectos de operação devem ser revistos dentro de cada período de 12 (doze) meses, de acordo com o programa, a menos que uma extensão do período de auditoria é aceite como explicado abaixo. Um operador aéreo pode aumentar a frequência das auditorias, a seu critério, mas não deve diminuir a frequência sem o acordo da Autoridade Aeronáutica. A frequência das auditorias não deve ser aumentada além de um intervalo de 24 (vinte e quatro) meses.

3.7.3 Quando um operador aéreo define o plano de

auditoria, as mudanças significativas para a gestão, organização, funcionamento, ou tecnologias devem ser consideradas, bem como as alterações dos requisitos regulamentares.

3.8 Monitorização e acção correctiva

3.8.1 O objectivo da monitorização dentro do sistema de qualidade é essencialmente investigar e avaliar a sua eficácia e, assim, garantir o cumprimento contínuo com as políticas estabelecidas e normas operacionais e de manutenção. Esta actividade de monitorização é baseada em inspecções de qualidade, auditorias, acções correctivas e seguimento. O operador aéreo deve elaborar e publicar um procedimento de qualidade para monitorizar a conformidade regulatória numa base contínua. Esta actividade de monitorização deve ser destinada a eliminar as causas de um desempenho insatisfatório.

3.8.2. Qualquer não conformidade identificada como resultado da monitorização deve ser comunicado ao responsável da área para tomar acções correctivas ou, se for o caso, o Administrador Responsável. Essa não conformidade deve ser registada, com o propósito de uma investigação mais aprofundada, a fim de determinar a causa e permitir a recomendação de acções correctivas apropriadas.

3.8.3 O programa de garantia de qualidade deve incluir procedimentos para assegurar que as acções correctivas são tomadas em resposta a constatações. Estes procedimentos de qualidade devem monitorizar essas acções a fim de verificar a sua eficácia e se foram concluídas. A responsabilidade pela implementação das acções correctivas reside no departamento citado no relatório de inspecção ou auditoria. O Administrador Responsável tem a responsabilidade final para financiar a acção correctiva efectiva e garantir, por meio do responsável de qualidade, que a acção correctiva restabelece a conformidade com a norma exigido pela Autoridade Aeronáutica, e quaisquer requisitos adicionais definidos pelo operador aéreo.

3.8.4 Acção correctiva. Na sequência da inspecção/auditoria de qualidade o operador aéreo deve estabelecer:

- (a) A gravidade de quaisquer constatações e qualquer necessidade de acções correctivas imediatas;
- (b) A causa raiz da constatação;

- (c) Quais acções correctivas são necessárias para garantir que a não conformidade não se repita;
- (d) Um cronograma para implementação da acção correctiva;
- (e) A identificação dos indivíduos ou departamentos responsáveis pela implementação de acções correctivas;
- (f) Alocação dos recursos pelo Administrador Responsável, caso necessário.

3.8.5 O responsável de qualidade deve:

- (a) Verificar que a acção correctiva é tomada pelo responsável em resposta a qualquer não conformidade constatada;
- (b) Verificar se a acção correctiva inclui os elementos referidos no ponto 3.8.4;
- (c) Monitorizar a implementação e conclusão da acção correctiva;
- (d) Providenciar à gestão uma avaliação independente da implementação e conclusão da acção correctiva;
- (e) Avaliar a eficácia das acções correctivas através de um processo de seguimento.

3.9 Revisão pela gestão

3.9.1 A Revisão pela gestão é uma revisão sistemática, abrangente, documentada pela gestão do sistema de qualidade, políticas e procedimentos operacionais, e deve considerar:

- (a) Os resultados das inspecções de qualidade, auditorias e quaisquer outros indicadores;
- (b) A eficácia global de gestão da organização em alcançar os objectivos estabelecidos.

3.9.2 A gestão deve identificar e corrigir tendências corretas, e evitar, sempre que possível, futuras não-conformidades. As conclusões e recomendações feitas como resultado duma revisão pela gestão devem ser apresentadas por escrito ao responsável pela acção. O responsável deve ser uma pessoa que tem autoridade para resolver problemas e tomar medidas.

3.9.3 O Administrador Responsável deve decidir sobre a frequência, o formato e a estrutura das actividades internas de revisão pela gestão.

3.10 Registos

3.10.1 Registos precisos, completos e prontamente acessíveis que documentam os resultados do programa de garantia de qualidade devem ser mantidos pelo operador aéreo. Os registos são dados essenciais para permitir uma OMA analisar e determinar as causas primárias de não-conformidade, de modo que as áreas de não-conformidade possam ser identificadas e tratadas.

3.10.2 Os seguintes registos devem ser mantidos por um período de 5 (cinco) anos:

- (a) Planos de auditoria;
- (b) Os relatórios de inspecção e auditoria de qualidade;
- (c) As respostas às não conformidades;
- (d) Os relatórios de acção correctiva;
- (e) Relatórios de fecho e de seguimento; e
- (f) Relatórios da revisão pela gestão.

4.1 Responsabilidade da garantia da qualidade pelas subcontratadas

4.2 Subcontratadas

4.2.1 Os operadores aéreos podem decidir subcontratar determinadas actividades a organizações externas para a prestação de serviços relacionados a áreas como:

- (a) Degelo e antigelo no solo;
- (b) Manutenção;
- (c) Serviço de assistência em terra;
- (d) Suporte de voo, incluindo cálculos de desempenho, planeamento de voo, base de dados de navegação e despacho;
- (e) Formação;

(f) Preparação do manual.

4.2.2 A responsabilidade final pelo produto ou serviço prestado pelo subcontratado permanece sempre com o operador aéreo. Um acordo escrito deve existir entre o operador aéreo e o subcontratado definindo claramente os serviços relacionados com a segurança e qualidade a ser fornecidos. As actividades do subcontratado, relacionadas com a segurança, relevantes para o acordo, devem ser incluídas no programa de garantia de qualidade do operador aéreo.

4.2.3 O operador aéreo deve garantir que o subcontratado tem a necessária autorização / aprovação, quando necessário, e controla os recursos e a competência para realizar a tarefa.

5.0. Treino

5.1 Geral

5.1.1 Um operador aéreo deve estabelecer um conjunto de instruções relacionadas com qualidade de forma efectiva, bem planejada e com recursos adequados a todo o pessoal.

5.1.2 Os responsáveis pela gestão do sistema de qualidade devem receber treino, incluindo:

- (a) Uma introdução ao conceito do sistema de qualidade;
- (b) A gestão da qualidade;
- (c) O conceito de garantia da qualidade;
- (d) Os Manuais de qualidade;
- (e) As técnicas de auditoria;
- (f) Relatórios e registos; e
- (g) O modo de funcionamento do sistema de qualidade na organização.

5.1.3 A todos os indivíduos envolvidos na gestão da qualidade deve ser fornecido treino e aos restantes trabalhadores um conjunto de instruções sobre o sistema de qualidade. A alocação de tempo e recursos deve ser regida pela dimensão e complexidade do operador aéreo.

5.2 Fontes de treino

5.2.1 Os cursos de gestão da qualidade estão disponíveis a partir de várias instituições, e um operador aéreo deve considerar a possibilidade de oferecer esses cursos para aqueles propensos a se envolver na gestão de sistemas de qualidade. Operadores aéreos com pessoal suficiente e devidamente qualificado devem considerar a possibilidade de realizar o treino *in-house*.

6.1 As organizações com 20 ou menos trabalhadores em tempo integral

6.2 Introdução

6.2.1 A necessidade de estabelecer e documentar um sistema de qualidade e de empregar um responsável de qualidade aplica-se a todos operadores aéreos. As referências a grandes e pequenos operadores aéreos noutras partes deste regulamento são regidos pela capacidade da aeronave (ou seja, mais ou menos de 20 lugares) e pela massa (ou seja, maior ou menor do que 10 toneladas de massa máxima à descolagem). Essa terminologia não é relevante quando se considera a escala de uma operação e o sistema de qualidade exigido. Portanto, no contexto dos sistemas de qualidade, os operadores aéreos devem ser classificados de acordo com o número de colaboradores empregados a tempo integral.

6.3 Escala de operação

6.3.1 Operadores aéreos que empregam cinco ou menos trabalhadores em tempo integral são considerados “muito pequenas”, enquanto aquelas que empregam entre 6 e 20 trabalhadores em tempo integral são considerados “pequenos” operadores aéreos em termos de sistemas de qualidade. Neste contexto, trabalhadores em tempo integral, significa não menos do que 35 (trinta e cinco) horas por semana, excluindo os períodos de férias.

6.3.2 Sistemas de qualidade complexos podem ser inapropriados para operadores aéreos pequenos ou muito pequenos e o esforço administrativo necessário para elaborar os Manuais e Procedimentos de qualidade para um sistema complexo pode sobrecarregar seus recursos. Portanto, aceita-se que tais operadores aéreos devem adaptar seus sistemas de qualidade e alocar recursos de acordo com a dimensão e complexidade da sua operação.

6.4 Sistema de qualidade para operadores aéreos pequenos ou muito pequenos

6.4.1 No caso de operadores aéreos pequenos e mui-

to pequenos pode ser apropriado desenvolver um programa de garantia de qualidade que utiliza uma lista de verificação. A lista de verificação deve ter uma programação de apoio que requer a conclusão de todos os itens da lista de verificação dentro de um prazo especificado, juntamente com uma declaração feita pela gestão de topo, reconhecendo a conclusão de uma revisão periódica pela gestão de topo. Uma visão geral independente do conteúdo da lista de verificação e as concretizações da garantia de qualidade deve ser realizada ocasionalmente.

6.4.2 Um operador aéreo pequeno pode decidir utilizar auditores internos ou externos ou uma combinação dos dois. Nestas circunstâncias, seria aceitável para os especialistas externos e/ou organizações qualificadas realizarem as auditorias de qualidade em substituição do responsável de qualidade.

6.4.3 Se a função independente de auditoria da qualidade é conduzida por auditores externos, o plano de auditoria deve constar na documentação relevante.

6.4.4 Independentemente dos acordos estabelecidos, o operador aéreo mantém a responsabilidade final pelo sistema de qualidade e, sobretudo, pelo cumprimento e seguimento das acções correctivas.

NI: 310.01.B.225 Preenchimento e conservação de registos

(a) Um operador aéreo deve garantir que a conservação de registos seja feita de acordo com o quadro abaixo:

Quadro de Conservação de Registos

Formulários de Preparação de Voo	
Manifestos de carga preenchido	3 (três) meses após a conclusão do voo
Relatórios de massa e centragem	3 (três) meses após a conclusão do voo
Despachos de voo	3 (três) meses após a conclusão do voo
Planos de voo	3 (três) meses após a conclusão do voo
Manifestos de passageiros	3 (três) meses após a conclusão do voo
Boletins meteorológicos	3 (três) meses após a conclusão do voo
Registos do Gravador de Voo	
Gravações das vozes do cockpit	Conservadas após um acidente ou incidente por 60 (sessenta) dias ou mais se requerido pela Autoridade
Gravações dos dados de voo	Conservadas após um acidente ou incidente por 60 (sessenta) dias ou mais se requerido pela Autoridade
Caderneta Técnica da Aeronave	
Secção de registos de viagem	2 (dois) anos
Secção de registos de manutenção	2 (dois) anos
Registos de manutenção da aeronave	
Tempo total de serviço (horas, ciclos e tempo de calendário, conforme apropriado) da aeronave e de todos os componentes de vida limitada	12 (doze) meses após a unidade a que se referem ter sido permanentemente retirada de serviço
Situação actual de conformidade com toda a informação mandatória sobre a navegabilidade contínua	12 (doze) meses após a unidade a que se referem ter sido permanentemente retirada de serviço
Detalhes adequados das modificações e reparações da aeronave e dos seus componentes	12 (doze) meses após a unidade a que se referem ter sido permanentemente retirada de serviço
Tempo total de serviço (horas, ciclos e tempo de calendário, conforme apropriado) desde a última revisão da aeronave ou dos seus componentes sujeitos a uma vida útil mandatória	12 (doze) meses após a unidade a que se referem ter sido permanentemente retirada de serviço
A situação actual da conformidade da aeronave com o programa de manutenção	12 (doze) meses após a unidade a que se referem ter sido permanentemente retirada de serviço
Os registos detalhados de manutenção para mostrar que foram cumpridos todos os requisitos para uma certificação de aptidão para retorno ao serviço	24 (vinte e quatro) anos após a assinatura da Certificação de aptidão para retorno ao serviço
Outros Registos	
Plano operacional de voo	3 (três) meses após a conclusão do voo
Registos do sistema da qualidade	5 (cinco) anos
Documento de transporte de mercadorias perigosas	6 (seis) meses após a conclusão do voo
Lista de verificação da aceitação de mercadorias perigosas	6 (seis) meses após a conclusão do voo
Registos sobre a dosagem de radiação solar e cósmica, se o titular do COA operar aeronaves que voam acima dos 15 000 m (49 000 pés)	Até 12 (doze) meses após o membro da tripulação ter deixado o emprego do titular do COA

Registos da Tripulação de Voo	
Tempos de voo, períodos de serviço e períodos de repouso	2 (dois) anos
Licença e certificado médico	Até 12 (doze) meses após o membro da tripulação de voo ter deixado o emprego do operador aéreo
Formação teórica e instrução de voo (todos os tipos)	Até 12 (doze) meses após o membro da tripulação de voo ter deixado o emprego do operador aéreo
Treino de qualificação em rota e aeródromo/heliporto	Até 12 (doze) meses após o membro da tripulação de voo ter deixado o emprego do operador aéreo
Formação em mercadorias perigosas	Até 12 (doze) meses após o membro da tripulação de voo ter deixado o emprego do operador aéreo
Formação em segurança (<i>security</i>)	Até 12 (doze) meses após o membro da tripulação de voo ter deixado o emprego do operador aéreo
Verificações de proficiência e qualificação (todos os tipos)	Até 12 (doze) meses após o membro da tripulação de voo ter deixado o emprego do operador aéreo
Registos da Tripulação de Cabine	
Tempos de voo, períodos de serviço e períodos de repouso	2 (dois) anos
Certificado	Até 12 (doze) meses após o membro da tripulação de voo ter deixado o emprego do operador aéreo
Formação teórica e instrução de voo (todos os tipos)	Até 12 (doze) meses após o membro da tripulação de voo ter deixado o emprego do operador aéreo
Formação em mercadorias perigosas	Até 12 (doze) meses após o membro da tripulação de voo ter deixado o emprego do operador aéreo
Formação em segurança (<i>security</i>)	Até 12 (doze) meses após o membro da tripulação de voo ter deixado o emprego do operador aéreo
Verificações de competência	Até 12 (doze) meses após o membro da tripulação de voo ter deixado o emprego do operador aéreo
Registos de outro Pessoal do COA	
Formação/qualificação de outro pessoal para o qual é exigido, nestes regulamentos, um programa de formação aprovado	Até 12 (doze) meses após o membro da tripulação de voo ter deixado o emprego do operador aéreo
Licença, se exigida, e certificado médico se exigido	Até 12 (doze) meses após o membro da tripulação de voo ter deixado o emprego do operador aéreo
Verificações de proficiência ou competência, se exigidos	Até 12 (doze) meses após o membro da tripulação de voo ter deixado o emprego do operador aéreo

Nota: Ver 310.01.C.120 para os detalhes da secção de registos de viagem e 310.01.D.135 para os

detalhes da secção de registos de manutenção da caderneta técnica da aeronave.

NI: 310.01.B.240 Caderneta técnica de aeronave

(a) Seguem-se dois exemplos de uma caderneta técnica de aeronave:

Nome do Operator ¹				Registo de Voo ²			Nome do Comandante:			Registo:		Folha N ^o 3:		
Endereço do operador				Assinatura do Comandante:			Nome e cargo de outro (s) membro (s) da tripulação:			Tipo da aeronave:		Data:		

VOO				CONTROLO	TEMPO DO VOO CALÇO A CALÇO			TEMPO EM VOO			CARGA		COMBUSTÍVE		
Natureza do voo	De:	Para:	Nº de Aterragem	Preparação do voo	F o r a	D e n t r	T e m p	Descolagem:	Aterragem:	T e m p o:	Nº de Pax/Car-ga(Kg/lbs):	Massa á deco-la-gem(Kg/lbs):	A b a s	D e s c o l a g	A t e r r a g e m:

RELATÓRIO DE DADOS DE VOO E TEMPO DE VOO CALÇO A CALÇO					RELATÓRIO DE INCIDENTES/OCORRÊNCIAS/OBSERVAÇÕES DEFEITOS ANOTADOS10					
		Duração do Voo:		Aterragens:		Assinalar o tipo de relatório: Operação/Técnico/Outro ¹¹ . Registar também qualquer fluído antigelo/ degelo conforme instruído ¹²				
Total por Dia:										
Total do Relatório Anterior:										
Total do Relatório:										

RELATÓRIO DE TEMPO DE VOO E DADOS DE VOO			DECLARAÇÃO DE APTIDÃO PARA O SERVIÇO		MEDIDAS TOMADAS ¹³	
		Tempo de Voo:	Próxima Manutenção Espe-	Nome do pessoal de certificação & referência de aprovação RACSTP Parte 94310.02 (se aplicável)		
Total desta folha:			Horas	Certifico que o trabalho especificado, excepto se indicado de outra forma, foi efectuado de acordo com a RACSTP Parte 94310.02 e em relação a esse trabalho a aeronave/componente da aeronave é declarada apta para o serviço.		
Total da folha anterior:			Aterragens	Assinatura		
Total do Relatório:			Data			

(b) Seguem-se dois exemplos de uma caderneta técnica de aeronave:

1- Nome e endereço do operador aéreo pré-impresso ou preenchido à mão

2- Deve ser preenchido por: Cada dia; e Cada tripulação de voo.

3- O número de folha (por exemplo, yy-nn) deve ser pré-impresso ou inscrito à mão. Todas as folhas devem ser identificáveis e numeradas de acordo com um sistema contínuo que quando inscrito à mão ofereça a mesma segurança que pré-impresso.

4- A assinatura do comandante atesta que tudo que se encontra nesta folha está correcto.

5- Para voos de A a A, pode ser efectuada uma entrada de resumo. Para todos os outros voos tais como de A a B etc., deve ser efectuada um registo para cada voo.

6- Como Privado, Comercial, Técnico, Treino, Reboque de planador, etc.

7- Número de aterragens se houver um registo de resumo.

8- A preparação do voo de acordo com o MO (iniciais do comandante) indica que:

1. A distribuição da carga está dentro dos limites
2. A verificação pré-voo está feita
3. O estado técnico está verificado e a aeronave aceita pelo comandante
4. Está feito o manifesto de passageiros/documentação

9- Total de combustível a bordo (indicar as unidades a não ser que esteja pré-impresso)

10- Relatório de incidentes/Ocorrências Observações (Operação, Técnico, Outros):

- Se não houver necessidade de efectuar qualquer relatório indicar “-NIL-”
- Se tiver de ser efectuado algum relatório (marcar) o tipo de relatório

11- Numerar cada observação sequencialmente para cada folha de registo

12- Se tiver sido aplicado fluido antigelo/degelo, indicar a hora, a quantidade e o tipo de fluido aplicado ou qualquer outra medida tomada, por exemplo, remoção mecânica de neve ou gelo, se tiver sido abastecido óleo, indicar a hora e a quantidade

13- Usar o mesmo número que a observação correspondente para ligar relatório e resposta

Endereço do operador		Data: Tipo da aeronave: Registo:		TRIPULAÇÃO Nome do Comandante: Nome e função dos membros da tripulação		CARGA Nº de Passageiros: Massa (kg/lbs) Carga: Descolagem:		ÓLEO Motor 1 / Motor 2 Reabastecido: Total:		DEGELO NO SOLO Tipo de fluido: Tempo de degelo Começado: Terminado:		Folha número 00000001 Última declaração aptidão: Total de horas da aeronave: Total de aterragens da aeronave: Próxima manutenção esperada: Em horas:			
VOO				PRÉ-VOO		TEMPO DE VOO CALÇO		TEMPO EM VOO			COMBUSTÍVEL (LTRS/KG/LBS)		A BORDO		
Voo Nº:		De:	Para:	Nº de aterragens:	Nome/Assinatura:	Fora:	Dentro:	Tempo:	Descolagem:	Aterragem:	Tempo:	Abastecimento:	Descolagem:	Aterragem:	
Defeitos						Assinatura		Medidas Tomadas				Declaração de aptidão pela OMA			
00000001-1								PN: sn fora: sn dentro:				Número da aprovação: Data: Local: Hora: Nome: Assinatura:			
00000001-2								PN: SN fora: SN dentro:				Número da aprovação: Data: Local: Hora: Nome: Assinatura:			
00000001-3								PN: SN fora: SN dentro:				Número da aprovação: Data: Local: Hora: Nome: Assinatura:			
DEFEITO DEFERIDO PELA MEL						Aceitação do Comandante		Inspeção diária/Manutenção feita:				Número do acordo: Data: Local: Tempo: Nome: Assinatura:			
Item da MEL:		Data de abertura:		Data Limite:		Ca-									
Categoria:															

NI 310.01.B.260 Sistema de documentos de segurança de voo

O seguinte modelo aborda os principais elementos do processo de desenvolvimento do sistema de documentos de segurança de voo de um operador aéreo, com o objectivo de garantir a conformidade com este Regulamento.

1.0 Organização

1.1 Um sistema de documentos de segurança de voo deve ser organizado de acordo com os critérios, que asseguram o fácil acesso à informação, exigidos para as operações de terra e de voo contidas nos vários documentos operacionais que compreendem o sistema e que facilitam a gestão da distribuição e a revisão dos documentos.

1.2 A informação contida num sistema de documentos de segurança de voo deve ser agrupada de acordo com a importância e uso da informação, conforme se segue:

- a) Informação de máxima urgência, por exemplo, a informação que pode por em risco a segurança da operação se não estiver imediatamente disponível;
- b) Informação urgente, por exemplo, a informação que pode afectar o nível de segurança ou atrasar a operação se não estiver disponível num curto período de tempo;
- c) Informação frequentemente utilizada;
- d) Informação de referência, por exemplo, a informação que é exigida para a operação, mas que não se inclui em b) ou c) acima; e
- e) Informação que pode ser agrupada com base na fase da operação durante a qual é usada.

1.3 A informação de máxima urgência deve ser colocada, sem demora e de forma destacada, no sistema de documentos de segurança de voo.

1.4 A informação de máxima urgência, a informação urgente, e a informação frequentemente utilizada devem ser colocadas em folhetos e guias de referência rápida.

2.0 Validação

Um sistema de documentos de segurança de voo deve ser validado antes de posto em prática em condições reais. A validação deve envolver os aspectos críticos do uso da informação, de modo a verificar a sua eficácia. As interações entre todos os grupos que possam ocorrer durante as operações devem ser também incluídas no processo de validação.

3.0 Desenho

3.1 Um sistema de documentos de segurança de voo deve manter a coerência na terminologia e no uso dos termos padrão para os itens e acções comuns.

3.2 Os documentos operacionais devem incluir um glossário de termos, acrónimos e sua definição padrão, actualizado regularmente para garantir o acesso à terminologia mais recente. Devem ser definidos todos os termos, acrónimos e abreviaturas importantes que se incluam no sistema de documentos de voo.

3.3 Um sistema de documentos de segurança de voo deve garantir a normalização de todos os tipos de documentos, incluindo o estilo de escrita, terminologia, uso de desenhos e símbolos, e a formatação ao longo dos documentos. Tal inclui uma localização coerente dos tipos específicos de informação, o uso coerente de unidades de medida e o uso coerente de códigos.

3.4 Um sistema de documentos de segurança de voo deve incluir um índice principal para localizar atempadamente a informação incluída em mais de um documento operacional.

Nota: O índice principal deve ser colocado na parte da frente de qualquer documento e consistir em não mais do que três níveis de indexação. As páginas que contêm informação não usual e de emergência devem ser etiquetadas para um acesso directo.

3.5 Um sistema de documentos de segurança de voo deve cumprir com os requisitos do sistema da qualidade do operador aéreo, se aplicável.

4.0 Postura em prática

Os operadores aéreos devem seguir a postura em prática do sistema de documentos de segurança para garantir o uso adequado e realista dos documentos, com base nas características do ambiente operacional e de uma forma que seja operacionalmente relevante e vantajosa para o pessoal operacional. Este controlo

deve incluir um sistema formal de retorno de informação por parte do pessoal operacional.

5.0 Alterações

5.1 Os operadores aéreos devem desenvolver um sistema de recolha, exame, distribuição e controlo da revisão da informação para processar a informação e os dados obtidos a partir de todas as fontes relevantes para o tipo de operação conduzida, incluindo, mas não limitada ao Estado do Operador, o Estado de Desenho, o Estado de Registo, fabricantes e vendedores de equipamento.

Nota: Os fabricantes fornecem informação para a operação de aeronaves específicas, a qual dá ênfase aos sistemas da aeronave e aos procedimentos sob condições que podem não satisfazer totalmente os requisitos dos operadores aéreos, devendo estes, garantir que tal informação cumpra com os seus requisitos específicos e com os da Autoridade Aero-náutica.

5.2 Os operadores aéreos devem desenvolver um sistema de recolha, exame e distribuição da informação para processar a informação resultante de mudanças ocorridas dentro do operador aéreo, incluindo:

- a) Mudanças resultantes da instalação de novo equipamento;
- b) Mudanças em resposta à experiência operacional;
- c) Mudanças nas políticas e procedimentos do operador aéreo;
- d) Mudanças num COA; e
- e) Mudanças para fins de manter a standardização da frota cruzada.

Nota: Os operadores aéreos devem garantir que a filosofia, políticas e procedimentos de coordenação da tripulação correspondam às especificidades da sua operação.

5.3 Um sistema de documentos de segurança de voo deve ser avaliado:

- a) De forma regular, pelo menos uma vez por ano;
- b) Após acontecimentos importantes tais como, fusões, aquisições, rápido crescimento, redução de efectivos, etc.;

c) Após mudanças tecnológicas ou introdução de novo equipamento; e

d) Após mudanças nos regulamentos relativos à segurança.

5.4 Os operadores aéreos devem desenvolver métodos de comunicação de nova informação. Os métodos específicos devem corresponder ao grau de urgência da comunicação.

Nota: As mudanças frequentes diminuem a importância dos procedimentos novos ou modificados, pelo que é desejável minimizar as mudanças no sistema de documentos de segurança de voo.

5.5 A informação nova deve ser avaliada e validada considerando os seus efeitos em todo o sistema de documentos de segurança de voo.

5.6 O método para comunicar informação nova deve ser complementado com um sistema de seguimento para garantir o uso por parte do pessoal operacional. O sistema de seguimento deve incluir um procedimento para verificar se o pessoal operacional possui as actualizações mais recentes.

NI: 9.30.B.10 Locação de aeronaves sem tripulação registadas no estrangeiro

(a) O titular de um COA pode proceder a uma locação de uma aeronave sem tripulação, para fins de transporte aéreo comercial, a qualquer titular de um COA de um Estado que seja signatário da Convenção de Chicago desde que as seguintes condições sejam cumpridas:

(1) A aeronave transporte um certificado de navegabilidade apropriado emitido pelo país de registo, em conformidade com o Anexo 8 da ICAO, e cumpra com os requisitos de registo e identificação desse país.

(2) A aeronave seja de um desenho de tipo que cumpra com todos os requisitos que seriam aplicáveis a essa aeronave caso estivesse registada em São Tomé e Príncipe, incluindo os requisitos que deverão ser cumpridos para a emissão de um certificado normal de navegabilidade de São Tomé e Príncipe (incluindo a conformidade com o desenho do tipo, condição para uma operação, e os requisitos relativos ao ruído, purga de combustível e emissões do motor).

(3) A aeronave seja mantida de acordo com um programa de manutenção aprovado.

(4) A aeronave seja operada por aviadores certificados por São Tomé e Príncipe, com autorização adicional da licença pelo Estado de Registo, e empregados pelo titular do COA.

(b) O titular de um COA deverá fornecer à Autoridade uma cópia do contrato de locação de aeronave sem tripulação a ser assinada.

(c) O controlo operacional de qualquer aeronave submetida a uma locação sem tripulação incumbe ao titular de COA que opere essa aeronave.

(d) A Autoridade fará retirar registar a aeronave submetida a uma locação sem tripulação nas especificações de operações do COA do locatário.

(e) O titular de um COA envolvido na locação de uma aeronave sem tripulação deverá indicar explicitamente no acordo de locação sem tripulação o programa de manutenção e a MEL a serem seguidos durante o período de locação sem tripulação.

NI: 9.30.B.15 Intercâmbio de aeronaves

(a) Antes de realizar operações sob um acordo de intercâmbio, o titular de um COA deverá demonstrar que—

(1) Os procedimentos para a operação de intercâmbio estão em conformidade com as práticas de uma exploração segura;

(2) Os membros da tripulação e os oficiais de operações de voo requeridos cumprem os requisitos de formação aprovados para a aeronave e equipamento a serem utilizados, e estão familiarizados com os procedimentos de comunicações e despacho a serem utilizados;

(3) O pessoal de manutenção satisfaz os requisitos de formação para a aeronave e equipamento, e está familiarizado com os procedimentos de manutenção a serem utilizados;

(4) Os membros da tripulação de voo e os oficiais de operações de voo reúnem as condições requeridas quanto a qualificação de rota e aeródromo;

(5) As aeronaves a serem utilizadas são basicamente similares às aeronaves do titular do COA com o qual o intercâmbio é efectuado; e

(6) A disposição dos comandos e instrumentos de voo que são críticos para a segurança são basicamente

similares, a menos que a Autoridade determine que o titular do COA possui programas de formação adequados para garantir que quaisquer diferenças potencialmente perigosas podem ser superadas de forma segura através da familiarização da tripulação de voo.

(b) O titular de um COA que estabeleça um acordo de intercâmbio deverá incluir as disposições e procedimentos pertinentes do acordo nos seus manuais.

(c) O titular do COA deverá emendar as suas especificações de operações de modo a reflectir um acordo de intercâmbio.

(d) O titular do COA deverá cumprir os regulamentos aplicáveis do Estado de Registo de uma aeronave envolvido num acordo de intercâmbio enquanto tiver o controlo operacional dessa aeronave.

NI: 9.30.B.20 Locação com tripulação

(a) O titular de um COA deverá fornecer à Autoridade uma cópia do contrato de locação com tripulação a ser assinado.

(b) A Autoridade fará determinar qual a parte do acordo de locação com tripulação possui o controlo operacional considerando a extensão e o controlo de certas funções operacionais tais como:

(1) Início e término dos voos.

(2) Manutenção e serviço da aeronave.

(3) Programação dos membros da tripulação.

(4) Pagamento aos membros da tripulação.

(5) Formação dos membros da tripulação.

(c) O titular de um COA envolvido num acordo de locação com tripulação deverá emendar as suas especificações de operações de modo a conter a seguinte informação:

(1) Os nomes das partes do acordo e a duração do acordo;

(2) A marca, modelo e série de cada aeronave envolvida no acordo;

(3) O tipo de operação;

(4) A data de expiração do acordo de locação;

(5) Uma declaração especificando a parte que se considera que tem o controlo operacional.

(6) Qualquer outro item, condição ou limitação que a Autoridade determine como necessária.

NI: 310.01.B.315 Intercâmbio de aeronaves

(a) Antes de realizar operações sob um acordo de intercâmbio, o titular de um COA deve demonstrar que:

(1) Os procedimentos para a operação de intercâmbio estão em conformidade com as práticas de uma operação segura;

(2) Os membros da tripulação e os oficiais de operações de voo requeridos cumprem os requisitos de formação aprovados para a aeronave e equipamento a serem utilizados, e estão familiarizados com os procedimentos de comunicações e despacho a serem utilizados;

(3) O pessoal de manutenção satisfaz os requisitos de formação para a aeronave e equipamento, e está familiarizado com os procedimentos de manutenção a serem utilizados;

(4) Os membros da tripulação de voo e os oficiais de operações de voo reúnem as condições requeridas quanto a qualificação de rota e aeródromo;

(5) As aeronaves a serem utilizadas são basicamente similares às aeronaves do titular do COA com o qual o intercâmbio é efectuado; e

(6) A disposição dos comandos e instrumentos de voo que são críticos para a segurança são basicamente similares, a menos que a Autoridade Aeronáutica determine que o titular do COA possui programas de formação adequados para garantir que quaisquer diferenças potencialmente perigosas podem ser superadas de forma segura através da familiarização da tripulação de voo.

(b) O titular de um COA que estabeleça um acordo de intercâmbio deve incluir as disposições e pro-

cedimentos pertinentes do acordo nos seus manuais.

(c) O titular do COA deve alterar as suas especificações de operações de modo a reflectir um acordo de intercâmbio.

(d) O titular do COA deve cumprir os regulamentos aplicáveis do Estado de Registo de uma aeronave envolvido num acordo de intercâmbio enquanto tiver o controlo operacional dessa aeronave.

NI: 310.01.B.325 Demonstração de evacuação de emergência

(a) O titular de um COA deve conduzir uma evacuação parcial de emergência e uma evacuação de amargem forçada, observadas pela Autoridade Aeronáutica, que demonstrem a eficácia do treino de emergência dos seus membros da tripulação e dos procedimentos de evacuação.

(b) Antes de conduzir uma demonstração de evacuação de emergência, o titular do COA deve solicitar e obter a aprovação da Autoridade Aeronáutica.

(c) Os membros da tripulação de cabine que participem nas demonstrações de evacuação de emergência devem:

(1) Ser seleccionados aleatoriamente pela Autoridade Aeronáutica;

(2) Ter completado o programa de formação do titular do COA aprovado pela Autoridade Aeronáutica para o tipo e modelo de aeronave; e

(3) Ter passado satisfatoriamente nos exercícios e verificação de competência sobre o equipamento e procedimentos de emergência.

(d) Para conduzir uma demonstração parcial de evacuação de emergência, os membros da tripulação de cabine do titular do COA indicados devem, usando os procedimentos operacionais de linha do titular do COA:

(1) Demonstrar a abertura de 50 por cento das saídas requeridas de emergência ao nível do chão e 50 por cento das saídas requeridas de emergência que não estão ao nível do chão (cuja abertura por um membro da

tripulação é definida como uma tarefa de evacuação de emergência) e a activação de 50 por cento das mangas de saída, seleccionadas pela Autoridade Aeronáutica; e

- (2) Preparar para uso essas saídas e mangas em 15 (quinze) segundos.

(e) Para conduzir a demonstração de evacuação de amarragem forçada, os membros da tripulação de cabine do titular do COA indicados devem:

- (1) Demonstrar os seus conhecimentos e uso de cada item do equipamento de emergência requerido;
- (2) Preparar a cabine para amarragem forçada em 6 (seis) minutos após a intenção de amarragem forçada ser anunciada;
- (3) Retirar cada barco salva-vidas do lugar onde localizado (um barco salva-vidas, seleccionado pela Autoridade Aeronáutica, deve ser lançado e devidamente insuflado ou um barco salva-vidas/manga de evacuação devidamente insuflado); e
- (4) Entrar no barco (o barco deve incluir todo o equipamento de emergência exigido) e prepará-lo totalmente para uma ocupação prolongada.

NI: 310.01.B.330 Voos de demonstração

- (a) O titular de um COA deve conduzir os voos de demonstração exigidos pela Autoridade Aeronáutica para cada tipo de aeronave, incluindo as aeronaves materialmente alteradas no desenho, e para cada tipo de operação que o titular do COA pretenda conduzir.

Nota: “Aeronaves materialmente alterados” refere-se a aeronaves que possuem outros motores instalados que não aqueles para os quais estão certificados; ou alterações às aeronaves ou aos seus componentes que afectem materialmente as características de voo.

- (b) O titular de um COA deve conduzir voos de demonstração que contenham pelo menos:

- (1) 50 (cinquenta) horas de tempo total de voo, a não ser que a Autoridade Aeronáutica
- (2) determine que um nível satisfatório de pro-

ficiência foi demonstrado em menos horas;

- (3) 5 (cinco) horas de tempo de voo nocturno, se forem autorizados voos nocturnos;

- (4) 5 (cinco) procedimentos de aproximação por instrumentos sob condições meteorológicas por instrumentos reais ou simuladas, se forem autorizados voos IFR; e

- (5) Entrada num número representativo de aeródromos em rota, conforme determinado pela Autoridade Aeronáutica.

- (c) Ninguém pode transportar passageiros numa aeronave durante os voos de demonstração, com excepção dos necessários para efectuar o voo de demonstração e dos designados pela Autoridade Aeronáutica.

- (d) Relativamente aos titulares de um COA com aeronaves com menos de 5700 kg, a Autoridade Aeronáutica, à sua discrição, decide a necessidade e extensão da demonstração.

NI: 310.01.C.105 Manual de operações

O titular de um COA deve garantir que o MO contém pelo menos a seguinte informação, quando aplicável:

- (1) A. Geral

PARTE A. GERAL

0 ADMINISTRAÇÃO E CONTROLO DO MANUAL DE OPERAÇÕES

0.1 Introdução

- a) Uma declaração em como o manual cumpre com todos os regulamentos e requisitos aplicáveis da Autoridade Aeronáutica aplicáveis e com os termos e condições do COA aplicável.
- b) Uma declaração em como o manual contém as instruções operacionais que deve cumprir o pessoal relevante no desempenho das suas funções.
- c) Uma lista e uma breve descrição das várias partes do MO, seu conteúdo, aplicabilidade e uso.
- d) Explicações e definições dos termos e palavras utili-

zados no manual.

0.2 Sistema de alteração de emenda

- a) O MO deve descrever quem é responsável pela emissão e inserção de alterações.
- b) Um registo das alterações e revisões com as datas de inserção e as datas de efectividade.
- c) Uma declaração em como as alterações escritas à mão não é permitida, excepto em situações que exigem uma alteração imediata no interesse da segurança.
- d) Uma descrição do sistema de cabeçalho e rodapé das páginas incluindo suas datas de efectividade.
- e) Uma lista das páginas efectivas e das suas datas de efectividade.
- f) Anotação das alterações (nas páginas do texto e, até ao ponto onde for viável, nos gráficos e diagramas).
- g) Um sistema para registo de revisões temporárias.
- h) Uma descrição do sistema de distribuição dos Manuais e alterações.
- i) Uma declaração sobre quem é responsável pela notificação das alterações propostas e por trabalhar com a Autoridade Aeronáutica nas alterações que exigem a sua aprovação.

1 ORGANIZAÇÃO E RESPONSABILIDADES

1.1 Estrutura organizacional

Uma descrição da estrutura organizacional incluindo a organização geral da companhia e organização do departamento de operações. O organograma deve representar a relação entre o departamento de operações e os outros departamentos da companhia. Em particular, as linhas de subordinação e hierarquia de todas as divisões, departamentos, etc, que dizem respeito à segurança das operações de voo, devem ser indicados.

1.2 Titulares Responsáveis

O nome de cada titular responsável pelas operações de voo, sistema de manutenção, formação da tripulação,

garantia da qualidade e operações de terra, devem ser indicados. Uma descrição das suas funções e responsabilidades devem ser incluídas.

1.3 Funções e responsabilidades do pessoal de gestão de operações

Uma descrição das funções, responsabilidades e autoridade do pessoal de gestão de operações em relação à segurança das operações de voo e a conformidade com os regulamentos aplicáveis devem ser indicadas.

1.4 Autoridade, funções e responsabilidades do PIC

Uma declaração definindo a autoridade, funções e responsabilidades do PIC.

1.5 Funções e responsabilidades dos membros da tripulação para além do PIC

Uma declaração definindo os deveres e responsabilidades dos restantes membros requeridos da tripulação para além do PIC.

2 CONTROLO OPERACIONAL E SUPERVISÃO

2.1 Supervisão da operação pelo operador aéreo

Uma descrição do sistema de supervisão da operação do operador aéreo deve ser indicada. Esta descrição deve mostrar como é que a segurança operacional das operações de voo e as qualificações do pessoal, envolvido em tais operações são supervisionadas e monitorizadas. Em particular, os procedimentos relacionados com os seguintes itens devem ser descritos:

- a) Validade da licença e da qualificação;
- b) Competência do pessoal de operações; e
- c) Controlo, análise e manutenção dos registos, documentos de voo, informações adicionais e dados relativos à segurança.

2.2 Sistema de divulgação da informação e instruções operacionais adicionais

Uma descrição de qualquer sistema para divulgação de informação que pode ser de natureza operacional, mas que suplementa a informação contida no MO. A aplicabilidade desta informação e as responsabilidades pela sua divulgação devem ser incluídas.

Falta 2.3 [H3]

2.3 Sistema de Gestão da Segurança. Uma descrição dos principais aspectos do sistema de gestão da segurança, incluindo:

a) Programas para identificar os perigos para a segurança, seguir e avaliar o nível de segurança atingido e implementar a acção correctiva necessária para manter um nível de segurança aceitável;

b) Um programa de análise de dados de voo, se aplicável;

c) Um sistema de documentos de segurança de voo;

2.4 Controlo operacional

Uma descrição dos objectivos, procedimentos e responsabilidades necessários para exercer o controlo operacional em relação à segurança de voo.

2.5 Poderes da Autoridade Aeronáutica

Uma descrição dos poderes da Autoridade Aeronáutica e orientação ao pessoal sobre como facilitar as inspecções por parte do pessoal da Autoridade Aeronáutica.

3 SISTEMA DA QUALIDADE

Uma descrição do sistema da qualidade adoptado, incluindo no mínimo:

a) Política da qualidade;

b) Uma descrição da organização do sistema da qualidade; e

c) Atribuição de deveres e responsabilidades.

4 COMPOSIÇÃO DA TRIPULAÇÃO**4.1 Composição da tripulação**

Uma explicação do método para determinar a composição das tripulações, tendo em conta o seguinte:

a) O tipo de aeronave utilizada;

b) A área e tipo de operação empreendida;

c) A fase do voo;

d) Os requisitos de tripulação mínima e o período de serviço de voo planeado;

e) A experiência (total e do tipo), actualização e qualificação dos membros da tripulação; e

f) A designação do PIC e, se necessário devido à duração do voo, os procedimentos para a substituição do PIC ou outros membros da tripulação de voo;

g) A designação do chefe de cabine e, se necessário devido à duração do voo, os procedimentos para a substituição do chefe de cabine e qualquer outro membro da tripulação de cabine.

4.2 Designação do PIC

As regras aplicáveis à designação do PIC e à sucessão do comando.

4.3 Incapacidade da tripulação de voo

Instruções sobre a sucessão do comando no caso de incapacitação da tripulação de voo.

4.4 Operação em mais de um tipo

Uma declaração a indicar quais as aeronaves que são consideradas como de um tipo para os fins de:

a) Programação da tripulação de voo; e

b) Programação da tripulação de cabina.

5 REQUISITOS DE QUALIFICAÇÃO**5.1 Qualificações**

Uma descrição da licença, qualificação (ões), qualificação/competência (por exemplo, para as rotas e aeródromos, experiência, formação, verificação e experiência recente necessários para o pessoal de operações desempenhar as suas funções. Deve ser dada consideração ao tipo de aeronave, tipo de operação e composição da tripulação.

5.2 Tripulação de voo

a) PIC.

b) Piloto que substitui o PIC.

- c) Copiloto.
- d) Piloto sob supervisão.
- e) Operador do painel de sistemas, se aplicável.
- f) Operação em mais de um tipo ou variante.

5.3 Tripulação de cabina

- a) Chefe de cabina.
- b) Membro da tripulação de cabina:
 - i) Membro da tripulação de cabina requerido;
 - ii) Membro da tripulação de cabina adicional; e
 - iii) Membro da tripulação de cabina durante os voos de familiarização.
- c) Operação em mais de um tipo ou variante.

5.4 Pessoal de formação, controlo e supervisão

- a) Para a tripulação de voo.
- b) Para a tripulação de cabina.

5.5 Outro pessoal de operações

6 PRECAUÇÕES COM A SAÚDE DA TRIPULAÇÃO

6.1 Precauções com a saúde da tripulação

Os regulamentos relevantes e a orientação aos membros da tripulação no que diz respeito à saúde incluindo:

- a) Álcool e outros licores que produzem intoxicação;
- b) Narcóticos;
- c) Drogas;
- d) Soporíferos;
- e) Preparados farmacêuticos;
- f) Imunização;

- g) Mergulho com garrafas de oxigénio;
- h) Doação de sangue;
- i) Precauções com as refeições antes e durante o voo;
- j) Sono e descanso; e
- k) Intervenções cirúrgicas.

7 LIMITAÇÕES DO TEMPO DE VOO

7.1 Limitações do tempo de voo, períodos de serviço e de descanso

O modelo desenvolvido pelo operador aéreo para cumprir os requisitos dos Regulamentos.

7.2 Ultrapassagem dos limites do tempo de voo e período de serviço e/ou reduções dos períodos de descanso

As condições sob as quais o tempo de voo e período de serviço podem ser excedidos ou os períodos de descanso podem ser reduzidos e os procedimentos usados para comunicarem tais situações.

8 PROCEDIMENTOS DE OPERAÇÃO

8.1 Instrução para preparação do voo

Conforme aplicável à operação.

8.1.1 Altitudes mínimas de voo

Uma descrição do método de determinação e aplicação das altitudes mínimas, incluindo:

- a) Um procedimento para estabelecer os níveis mínimos de altitude de voo para os voos VFR; e
- b) Um procedimento para estabelecer os níveis mínimos de altitude de voo para os voos IFR.

8.1.2 Critérios do uso de aeródromos

Uma descrição dos critérios e responsabilidades para autorização do uso de aeródromos tendo em conta os requisitos aplicáveis.

Procedimento para a familiarização com as áreas, rotas e aeródromos.

8.1.3 Método para estabelecimento dos mínimos de operação em aeródromos

O método para estabelecer os mínimos de operação em aeródromos para os voos IFR. Deve ser feita referência aos procedimentos para a determinação da visibilidade e/ou alcance visual da pista e para a aplicabilidade da visibilidade real observada pelos pilotos, a visibilidade e o alcance visual da pista comunicados.

8.1.4 Mínimos de operação em rota para os voos VFR

Uma descrição dos mínimos de operação em rota para os voos VFR ou partes de voo VFR e, nos casos em que forem utilizadas aeronaves monomotores, instruções para selecção de rotas com respeito à disponibilidade de superfícies que permitam uma aterragem forçada em segurança.

8.1.5 Apresentação e aplicação dos mínimos de operação em aeródromos e em rota**8.1.6 Interpretação de informação meteorológica**

Uma explicação material sobre a descodificação das previsões MET e boletins MET relevantes para a área de operações, incluindo a interpretação de expressões condicionais.

8.1.7 Determinação das quantidades de combustível, óleo e de água e metanol transportadas

Os métodos pelos quais as quantidades de combustível, óleo e de água e metanol a serem transportadas são determinadas e controladas durante o voo. Esta secção deve incluir também instruções sobre a medição e distribuição dos fluidos transportados a bordo. Tais instruções devem ter em conta todas as circunstâncias passíveis de serem encontradas durante o voo, incluindo a possibilidade de replanificação durante o voo e de perda de pressurização e avaria de um ou mais dos motores da aeronave. O sistema para manter os registos de combustível e óleo também devem ser descritos.

8.1.8 Massa e centro de gravidade

Os princípios gerais de massa e centro de gravidade incluindo:

- a) Definições;
- b) Métodos, procedimentos e responsabilidades

para preparação e aprovação dos cálculos de massa e centro de gravidade;

- c) A política para uso das massas padronizadas e/ou reais;
- d) O método para determinação da massa de passageiros, bagagem e carga aplicável;
- e) As massas de passageiros e bagagem aplicáveis aos vários tipos de operações e tipo de aeronave;
- f) Instruções e informações gerais necessárias para verificação dos vários tipos de documentação de massa e centragem em uso;
- g) Procedimentos de mudanças de última hora;
- h) Gravidade específica de combustível, óleo e de água e metanol; e
- i) Políticas/procedimentos de distribuição de assentos aos passageiros.

8.1.9 Plano de voo ATS

Responsabilidades e procedimentos para a preparação e apresentação do plano de voo aos serviços de tráfego aéreo. Os factores a serem considerados incluem os meios de apresentação tanto para os planos de voo individuais como para os repetitivos.

8.1.10 Plano operacional de voo

Responsabilidades e procedimentos para a preparação e aprovação do plano de voo operacional. O uso do plano de voo operacional deve ser descrito incluindo amostras dos formatos do plano operacional de voo em uso.

8.1.11 Caderneta técnica da aeronave do operador aéreo

As responsabilidades e o uso da caderneta técnica da aeronave do titular do COA devem ser descritos, incluindo amostras do formato usado.

8.1.12 Lista de documentos, formulários e informação adicional a serem transportados durante um voo**8.2 Procedimentos de assistência em terra**

8.2.1 Procedimentos de reabastecimento de combustível

Uma descrição dos procedimentos de reabastecimento de combustível, incluindo:

- a) Medidas de segurança durante o reabastecimento e descarga de combustível incluindo quando uma APU está em funcionamento ou quando um motor de turbina está ligado e, se aplicável os travões de hélice estão activados;
- b) Medidas de segurança durante o reabastecimento e descarga de combustível, quando os passageiros estão a embarcar, a bordo ou a desembarcar, incluindo a comunicação em duas vias;
- c) Precauções a serem tomadas para evitar a mistura de combustíveis; e
- d) Método para garantir que se abastece a quantidade de combustível requerida.

8.2.2 Procedimentos de assistência à aeronave, passageiros e carga relacionados com a segurança

Uma descrição dos procedimentos de assistência a serem usados ao atribuir lugares, embarcar e desembarcar passageiros, e ao carregar e descarregar a aeronave. Outros procedimentos, tendo como objectivo a segurança quando a aeronave está na rampa, devem também ser fornecidos. Os procedimentos de assistência devem incluir:

- a) Crianças/bebés, passageiros doentes e pessoas com mobilidade reduzida;
- b) Transporte de passageiros não admissíveis, deportados e pessoas sob custódia;
- c) Dimensões e peso permitidos da bagagem de mão;
- d) Carregamento e segurança de itens na aeronave;
- e) Cargas especiais e classificação de compartimentos de carga;
- f) Posicionamento do equipamento de terra;
- g) Funcionamento das portas da aeronave;

h) Segurança na rampa, incluindo prevenção contra incêndios, zonas de jacto e de sucção;

i) Arranque, procedimentos de partida e chegada à rampa;

j) Serviço de aeronaves;

k) Documentos e formulários para assistência a aeronaves; e

l) Ocupação múltipla dos lugares da aeronave.

8.2.3 Procedimentos para a recusa de embarque

Os procedimentos para garantir que às pessoas que pareçam estar embriagadas ou que demonstrem através do comportamento ou sinais físicos que estão sob a influência de drogas, exceptuando os pacientes médicos sob cuidados adequados, é recusado o embarque. Tal não se aplica aos pacientes médicos sob cuidados adequados.

8.2.4 Procedimento antigelo e de degelo no solo

Uma descrição da política e procedimentos antigelo e de degelo para as aeronaves em terra. Tal deve incluir descrições dos tipos e efeitos da formação de gelo e de outros contaminantes nas aeronaves enquanto paradas, durante os movimentos em terra e durante a descolagem. Além disso, uma descrição dos tipos de fluidos utilizados deve ser fornecida, incluindo:

- a) Nomes de marca ou comerciais;
- b) Características;
- c) Efeitos no desempenho da aeronave;
- d) Tempos de aderência (*holdover time*); e
- e) Precauções durante a utilização.

8.2.5 Acordos de assistência em terra

Uma lista de acordos de assistência em terra

8.3 Procedimentos de voo

8.3.1 Política e procedimentos VFR e IFR

Uma descrição dos procedimentos VFR e IFR, incluindo:

- a) Uma descrição da política usada para permitir que os voos sejam efectuados em VFR, ou para exigir que os voos sejam efectuados em IFR, ou para mudar de uma situação para a outra;
- b) Condições exigidas para iniciar ou continuar uma aproximação por instrumentos;
- c) Instruções para a condução de procedimentos de aproximação de precisão e de não precisão por instrumentos;
- d) Instruções sobre a clarificação e aceitação de autorizações do ATC, em particular nos casos que impliquem o contorno do terreno;
- e) Procedimento de aproximação estabilizada;

8.3.2 Procedimentos de navegação

Uma lista do equipamento de navegação a ser transportado e uma descrição de todos os procedimentos de navegação relevantes para o(s) tipo(s) e área(s) de operação. Deve ser dada consideração ao seguinte:

- a) Procedimentos normalizados de navegação incluindo a política para efectuar verificações cruzadas independentes dos dados introduzidos pelo teclado nos casos em que estes afectem a trajectória de voo a ser seguida pela aeronave;
- b) MNPS e navegação POLAR e navegação noutras áreas designadas;
- c) RNAV;
- d) Replanificação durante o voo;
- e) Procedimentos em caso de degradação de sistemas; e
- f) RVSM.
- g) Navegação de longo alcance;
- h) EDTO, considerando falha de motor e a designação e utilização de aeródromos alternantes.

8.3.3 Procedimentos de ajustamento do altímetro

Deve incluir o uso, se apropriado de:

- a) Altimetria métrica e tabelas de conversão; e

- b) Procedimentos de operação a QFE.

8.3.4 Procedimentos do sistema de alerta de altitude

Uma descrição dos procedimentos do sistema de alerta de altitude. Instrução para a manutenção da consciência da altitude e a utilização do “call-out” de altitude automático ou da tripulação de voo.

8.3.5 Sistema de alerta de proximidade do solo (GPWS)/Sistema de alerta para evitar o terreno (TAWS)

Política, instruções e procedimentos exigidos para evitar o voo controlado contra o terreno, incluindo as limitações da razão elevada da descida próximo da superfície (Os requisitos de treino respeitantes são abordados em

8.3.6 Política e procedimentos para o uso do TCAS/ACAS

Política, instruções, procedimentos para evitar colisões e o uso do TCAS/ ACAS (Os requisitos de treino respeitantes são abordados em D 2.1).

8.3.7 Política e procedimentos para a gestão de combustível durante o voo

8.3.8 Condições atmosféricas adversas e potencialmente perigosas

Os procedimentos para operação em, e/ou evitar, condições atmosféricas adversas e potencialmente perigosas incluindo:

- a) Tempestades;
- b) Condições com formação de gelo;
- c) Turbulência;
- d) Ondulação do vento (windshear);
- e) Corrente de jacto;
- f) Nuvens de cinzas vulcânicas;
- g) Precipitações fortes;
- h) Tempestades de areia;
- i) Ondas orográficas; e

j) Inversões significativas de temperatura.

8.3.9 Turbulência

Critérios de separação de turbulência, tendo em conta os tipos de aeronave, condições de vento e a localização da pista.

8.3.10 Membros da tripulação nos seus postos

Os requisitos para os membros da tripulação ocuparem os seus postos ou lugares atribuídos durante as diferentes fases do voo ou sempre que seja considerado necessário no interesse da segurança e procedimentos para o descanso controlado no posto de piloto.

8.3.11 Uso de cintos de segurança para a tripulação e passageiros

Os requisitos para os membros da tripulação e passageiros usarem cintos de segurança e/ou cintos para ombros durante as diferentes fases do voo ou sempre que seja considerado necessário no interesse da segurança.

8.3.12 Permissão de entrada no posto de piloto

As condições de permissão de entrada no posto de piloto de outras pessoas que não fazem parte da tripulação de voo. A política relativa à permissão de entrada de Inspectores da Autoridade Aeronáutica também deve ser incluída.

8.3.13 Uso de lugares vagos da tripulação

As condições e procedimentos para o uso dos lugares vagos da tripulação.

8.3.14 Incapacidade de membros da tripulação

Procedimentos a serem seguidos no caso de incapacitação de membros da tripulação durante o voo. Exemplos dos tipos de incapacitação e os meios de reconhecimento dos mesmos também devem ser incluídos.

8.3.15 Requisitos de segurança na cabine

Os procedimentos que cobrem:

- a) A preparação da cabine para o voo, requisitos durante o voo e a preparação para a aterragem incluindo os procedimentos de seguran-

ça da cabine e cozinhas;

- b) Os procedimentos para garantir que os passageiros permaneçam sentados de maneira a que, no caso de ser necessária uma evacuação de emergência, estes possam facilitá-la e não a obstaculizar;

- c) Os procedimentos a serem seguidos durante o embarque e desembarque de passageiros; e

- d) Os procedimentos aquando do reabastecimento/descarga de combustível com passageiros a embarcar, a bordo ou a desembarcar;

- e) Fumar a bordo;

- f) Utilização de equipamento electrónico portátil e telemóvel.

8.3.16 Procedimentos de transmissão de instruções aos passageiros

O conteúdo, meios e *timing* da transmissão de instruções aos passageiros.

8.3.17 Procedimentos para aeronaves a operar acima dos 49 000 ft

Procedimentos para o uso de equipamento de detecção de radiação solar ou cósmica e para registo das suas leituras incluindo as medidas a serem tomadas no caso dos valores limite especificados no MO serem ultrapassados. Os procedimentos no caso de ser tomada uma decisão de descida, cobrindo:

- a) A necessidade de transmitir à unidade ATS adequada um aviso prévio em relação à situação e de obter uma autorização de descida provisória; e

- b) A medida a ser tomada no caso de uma comunicação com a unidade ATS não conseguir ser estabelecida ou for interrompida.

8.3.18 Instruções sobre o uso do piloto automático e manete automática (*Autothrottle*) em IMC

8.3.19 Procedimentos relativos à interceptação de aeronaves civis

Informação e instruções relativas à interceptação de aeronaves civis incluindo:

- a) Os procedimentos, conforme determinados na

RACSTP Parte 94310.02, para os PIC de aeronaves interceptadas; e

- b) Os sinais visuais para uso das aeronaves de interceptação e interceptados, conforme consta na RACSTP Parte 94310.02.

8.4 Operações todo tempo

Uma descrição dos procedimentos operacionais associados às Operações Todo Tempo.

8.5 EDTO

Uma descrição dos procedimentos operacionais EDTO.

8.6 Uso da lista de equipamento mínimo e da lista de desvio da configuração

8.7 Voos não comerciais

Procedimentos e limitações, incluindo o tipo de pessoas que podem ser transportadas em tais voos, para:

- a) Voos de treino;
- b) Voos de verificação;
- c) Voos de entrega;
- d) Voos de transporte (ferry);
- e) Voos de demonstração; e
- f) Voos de posicionamento.

8.8 Requisitos de oxigénio

Uma explicação das condições em que o oxigénio deve ser fornecido e usado e a quantidade de oxigénio determinada de acordo com o RACSTP Parte 7.

- a) Tripulação de voo;
- b) Tripulação de cabina; e
- c) Passageiros.

9 MERCADORIAS PERIGOSAS E ARMAS

9.1 Transporte de mercadorias perigosas

A informação, instruções e orientação geral sobre o transporte de mercadorias perigosas incluindo:

- a) Política do operador aéreo sobre o transporte de mercadorias perigosas;
- b) Orientação sobre os requisitos para aceitação, etiquetagem, tratamento, arrumação e segregação de mercadorias perigosas;
- c) Requisitos de notificação especial no caso de ocorrências ao transportar mercadorias perigosas;
- d) Procedimento para dar resposta a situação de emergência envolvendo mercadorias perigosas;
- e) Deveres de todo o pessoal envolvido; e
- f) Instruções sobre o transporte dos trabalhadores do operador aéreo.

9.2 Transporte de armas

As condições em que as armas, munições de guerra e armas desportivas podem ser transportadas.

10 SEGURANÇA

10.1 Instruções e orientação de segurança

Instruções e orientação de segurança de natureza não confidencial, as quais devem incluir a autoridade e responsabilidades do pessoal de operações. Os procedimentos e políticas para tratar e comunicar crimes a bordo como interferência ilícita, sabotagem, ameaças de bomba e desvio de aeronave também devem ser incluídos. A lista de verificação dos procedimentos de busca de acordo com a subsecção 310.01.E.125.

10.2 Matérias de segurança preventiva e formação

Uma descrição das medidas de segurança preventiva e formação.

Nota: Algumas partes das instruções e orientação de segurança podem ser mantidas confidenciais.

11 TRATAMENTO, NOTIFICAÇÃO E COMUNICAÇÃO DE OCORRÊNCIAS

Procedimentos para o tratamento, notificação e comunicação de ocorrências. Esta secção deve incluir:

- a) Definições de ocorrências e as responsabilidades relevantes de todas as pessoas envolvidas;
- b) Ilustrações dos formulários usados para comunicação de todos os tipos de ocorrências (ou cópias dos próprios formulários), instruções sobre como estes devem ser preenchidos, os endereços para os quais devem ser enviados e o tempo permitido para o fazer;
- c) As descrições dos departamentos da companhia, autoridades aeronáuticas ou outras instituições que têm de ser notificados, através de que meios, e com que sequência em caso de acidente;
- d) Procedimentos para notificação verbal às unidades dos serviços de tráfego aéreo dos incidentes envolvendo ACAS RA, riscos de pássaros e situações de perigo;
- e) Procedimentos para apresentação de relatórios por escrito sobre os incidentes de tráfego aéreo, ACAS RA, embates de pássaros, incidentes ou acidentes com mercadorias perigosas, e interferência ilícita;
- f) Procedimentos de comunicação de informações para garantir a conformidade com RACSTP Parte [94310.02](#). Estes procedimentos devem incluir os procedimentos de comunicação de informações relativos à segurança interna a serem seguidos pelos membros da tripulação, concebidos para garantir que o PIC é informado imediatamente sobre qualquer incidente que tenha colocado em perigo, ou possa ter colocado em perigo, a segurança durante o voo e que lhe é fornecida toda a informação relevante.

12 REGRAS DO AR

As regras do ar incluindo:

- a) Regras de voo visual e por instrumentos;
- b) Âmbito geográfico de aplicação das regras do ar;
- c) Procedimentos de comunicação de informações

incluindo procedimentos de falha de COM;

- d) Informação e instruções relativas à interceptação de aeronaves civis;
- e) As circunstâncias em que deve ser mantida uma escuta de rádio;
- f) Sinais de socorro e emergência;
- g) Sistema de tempo usado na operação;
- h) Autorizações do ATC, adesão ao plano de voo e relatórios de posição;
- i) Sinais visuais usados para avisar uma aeronave não autorizada a voar, ou prestes a entrar, numa área restrita, proibida ou perigosa;
- j) Procedimentos para os pilotos que observam um acidente ou recebem uma transmissão de socorro;
- k) Os códigos visuais de terra/ar para uso de sobreviventes, descrição e uso dos meios de sinalização.

13 LOCAÇÃO

Uma descrição das medidas operacionais para locação, procedimentos associados e responsabilidades de gestão.

14 SISTEMA DE GESTÃO DA SEGURANÇA OPERACIONAL

Uma descrição dos principais aspectos do sistema de gestão da segurança, incluindo:

- a) Programas para identificar os perigos para a segurança, seguir e avaliar o nível de segurança atingido e implementar a acção correctiva necessária para manter um nível de segurança aceitável;
- b) Um programa de análise de dados de voo, se aplicável;
- c) Um sistema de documentos de segurança de voo;
- d) Assuntos relativos à operação da aeronave.

PARTE B. INFORMAÇÃO PARA A OPERAÇÃO DA AERONAVE – QUANTO AO TIPO

Consideração das diferenças entre os tipos, e variantes dos tipos, sob os seguintes títulos:

0 INFORMAÇÃO GERAL E UNIDADES DE MEDIDA

0.1 Informação geral

Designar por exemplo, dimensões das aeronaves, incluindo uma descrição das unidades de medida utilizadas para a operação do tipo de aeronave envolvido e tabelas de conversão.

1. LIMITAÇÕES

1.1 Limitações operacionais e de certificação

Uma descrição das limitações certificadas e as limitações operacionais aplicáveis incluindo:

- (a) Situação da certificação;
- (b) Configuração da distribuição dos assentos de passageiros para cada tipo de aeronave incluindo uma representação gráfica;
- (c) Tipos de operações aprovadas (por exemplo, IFR/VFR, CAT II/III, RNP, voos em condições de formação de gelo conhecidas, etc.);
- (d) Composição da tripulação mínima;
- (e) Limitações de massa e centro de gravidade;
- (f) Limitações de velocidade;
- (g) Envelopes de voo;
- (h) Limites relativos ao vento incluindo, as componentes máximas de vento cruzado ou de cauda e as reduções a serem aplicadas a estes valores levando em conta:
 - (i) Rajadas;
 - (ii) Baixa visibilidade;
 - (iii) Condição da superfície da pista;
 - (iv) Experiência da tripulação;

- (v) Uso do piloto automático;
- (vi) Circunstâncias não normais ou de emergência;
- (vii) Quaisquer outros factores operacionais relevantes.
- (i) Limitações de desempenho para as configurações aplicáveis;
- (j) Limitações de inclinação da pista;
- (k) Para aviões, limitações em pistas molhadas ou contaminadas;
- (l) Contaminação da célula da aeronave; e
- (m) Limitações dos sistemas.

2 PROCEDIMENTOS NORMAIS

2.1 Funções e procedimentos normais

As funções e procedimentos normais atribuídos à tripulação, as listas de verificação apropriadas, o sistema de uso nas listas de verificação e uma declaração cobrindo os procedimentos de coordenação necessários entre a tripulação de voo e de cabine, conforme aplicável. Os seguintes procedimentos e deveres normais devem ser incluídos:

- (a) Pré-voo;
- (b) Pré-partida e **carregamento**; [14]
- (c) Ajuste e verificação do altímetro;
- (d) Rolagem, descolagem e subida;
- (e) Atenuação do ruído;
- (f) Cruzeiro e descida;
- (g) Aproximação, preparação e instruções para a aterragem;
- (h) Aproximação VFR;
- (i) Aproximação por instrumentos;
- (j) Aproximação e circuito visual;
- (k) Aproximação falhada;

(l) Aterragem normal;

(m) Pós-aterragem; e

(n) Operação em pistas molhadas e contaminadas.

2.2 Procedimentos específicos do posto de piloto

(a) Determinação da navegabilidade da aeronave.

(b) Obtenção do despacho para voo.

(c) Preparação inicial do posto de piloto.

(d) Procedimentos normalizados de operação.

(e) Disciplina na cabine de piloto.

(f) *Call-outs* padrão.

(g) Comunicações.

(h) Segurança de voo.

(i) Procedimentos de “*push-back*” e reboque.

(j) Linhas de orientação para rolagem e sinais na rampa.

(k) Procedimentos de descolagem e subida.

(l) Escolha da pista.

(m) Descolagem com visibilidade limitada.

(n) Descolagem em condições meteorológicas adversa.

(o) Uso e limitações do radar meteorológico.

(p) Uso de luzes de aterragem.

(q) Monitorização dos instrumentos de voo.

(r) Selecção da potência para descolagem.

(s) Anomalias durante a descolagem.

(t) Decisão de descolagem rejeitada.

(u) Subida a velocidade normal, melhor ângulo, e melhor razão.

(v) Procedimentos de esterilização na cabine de

piloto (*ste- rile cockpit*).

(w) Procedimentos em rota e em espera.

(x) Controlo de cruzeiro.

(y) Caderneta de navegação.

(z) Procedimentos de descida, aproximação e aterragem.

(aa) *Call-outs* padrão.

(bb) Comunicação de anomalias de manutenção.

(cc) Como obter manutenção e serviço em rota.

3 PROCEDIMENTOS ANORMAIS E DE EMERGÊNCIA

3.1 Deveres e procedimentos anormais e de emergência

Os procedimentos e deveres em situações anormais e de emergência atribuídos à tripulação, as listas de verificação adequadas, o sistema de utilização das listas de verificação e uma declaração cobrindo os procedimentos de coordenação necessários entre a tripulação de voo e de cabine. Os seguintes procedimentos e deveres em situações anormais e de emergência devem ser incluídos:

(a) Incapacitação da tripulação;

(b) Exercícios de alarme de fogo e fumo;

(c) Voo não pressurizado e parcialmente pressurizado;

(d) Ultrapassagem dos limites estruturais tal como aterragem com excesso de peso;

(e) Ultrapassagem dos limites de radiação cósmica;

(f) Embate de raios (lightning strikes);

(g) Comunicações de socorro e alerta do ATC para emergências;

(h) Falha de motor;

- (i) Falha de sistemas;
- (j) Orientação para alternância em caso de falha técnica séria;
- (k) Aviso de proximidade do solo;
- (l) Aviso TCAS;
- (m) Ondulação de vento (windshear);
- (n) Aterragem de emergência/amaragem;
- (o) Procedimentos de contingência em partidas;
- (p) Descarga de combustível e aterragem com excesso de peso:
 - 1) Política e considerações gerais;
 - 2) Procedimentos e precauções na descarga de combustível.
- (q) Procedimentos de emergência:
 - 1) Descida de emergência;
 - 2) Baixo nível de combustível;
 - 3) Incidente ou acidente com mercadorias perigosas.
- (r) Procedimentos de interceptação;
- (s) Sinal de emergência para os membros da tripulação de cabina;
- (t) Procedimentos de comunicação;
- (u) Escuta de rádio.
- (a) Limites de subida na descolagem, massa, altitude, temperatura;
- (b) Limites de comprimento da pista de descolagem (seco, molhado, contaminado), incluindo os efeitos de sistemas inoperativos de acordo com o MEL que afectam a distância de descolagem (tais como desactivação de travões);
- (c) Dados de trajectória de voo (net flight path) para cálculo de contorno de obstáculos ou, se aplicável, trajectória de voo na descolagem (*take-off flight path*);
- (d) As perdas de gradiente para subidas com inclinação lateral (*banked climb outs*);
- (e) Limites de subida em rota;
- (f) Limites de subida na aproximação;
- (g) Limites de subida na aterragem;
- (h) Limites de comprimento da pista de aterragem (seca, molhada, contaminada) incluindo os efeitos de uma falha de um sistema ou dispositivo durante o voo, se esta afectar a distância de aterragem;
- (i) Limites da energia dos travões; e
- (j) Velocidades aplicáveis às várias fases de voo (considerando também as pistas molhadas ou contaminadas).

4 DESEMPENHO

Os dados de desempenho devem ser fornecidos numa forma em que possam ser usados sem dificuldade.

4.1 Dados de desempenho.

O material de desempenho que forneça os dados necessários de modo a permitir que a tripulação de voo cumpra os requisitos de desempenho aprovados do manual de voo da aeronave deve ser incluído para permitir a determinação do seguinte:

4.1.1. Dados de desempenho suplementares cobrindo os voos em condições de formação de gelo.

Qualquer desempenho certificado relativo a uma configuração permitida, ou desvio de configuração, tal como anti-derrapagem (*anti-skid*) inoperativo, deve ser incluído.

4.1.2. Outros dados de desempenho aceitáveis

Se os dados de desempenho, conforme exigido para a classe apropriada de desempenho, não estiverem disponíveis no AFM aprovado, devem então ser incluídos outros dados aceitáveis para a Autoridade Aero-náutica. Em alternativa, o MO pode conter referência cruzada aos dados aprovados contidos no AFM, caso

não seja provável que tais dados venham a ser utilizados com frequência ou numa emergência.

4.2 Dados de desempenho adicionais

Dados de desempenho adicionais onde for aplicável, incluindo:

- (a) Todos os gradientes de subida dos motores;
- (b) Dados de descida sem motores (*drift-down*);
- (c) Efeito dos fluidos antigelo/de degelo;
- (d) Voo com o trem de aterragem em baixo;
- (e) Para as aeronaves com 3 (três) ou mais motores inoperantes, voos de transporte (*ferry*) com um motor inoperativo; e
- (f) Voos conduzidos sob as disposições de uma CDL.

5 PLANEAMENTO DE VOOS

5.1 Dados de planeamento de voos

Os dados e instruções necessários ao pré-voo e planeamento durante o voo incluindo factores como velocidades programadas e selecção da potência. Nos casos em que seja aplicável, devem ser incluídos os procedimentos para as operações com motor (es) inoperativo (s), EDTO e voos para aeródromos isolados.

5.2 Cálculos de combustível

O método para cálculo do combustível necessário para as várias fases do voo.

6 MASSA E CENTRAGEM

6.1 Calculando a massa e centragem

Instruções e dados para o cálculo da massa e centragem incluindo:

- (a) Sistema de cálculo (por exemplo, o sistema de índices);
- (b) Informação e instruções para preenchimento da documentação de massa e centragem, incluindo os tipos Manuais e computadorizado;

- (c) Limites de massas e centro de gravidade para os vários tipos, variantes ou aeronaves individuais usados pelo operador aéreo; e

- (d) Massa operacional em vazio e correspondente centro de gravidade ou índice.

7 CARREGAMENTO

7.1 Procedimentos de carregamento

Procedimentos e disposições para carregar e segurar a carga na aeronave.

7.2 Carregamento de mercadorias perigosas

O MO deve conter um método para notificar o PIC quando as mercadorias perigosas forem carregadas na aeronave.

8 LISTA DE DESVIO DE CONFIGURAÇÃO

A CDL, se fornecidas pelo fabricante, tendo em conta os tipos e variantes de aeronave em operação incluindo os procedimentos a serem seguidos quando uma aeronave está a ser despachada sob os termos da sua CDL.

9 LISTA DE EQUIPAMENTO MÍNIMO

A MEL tendo em conta os tipos e variantes de aeronave em operação e o tipo ou área de operação. A MEL deve incluir o equipamento de navegação e ter em conta a desempenho de navegação exigida para a rota e área de operação.

10 EQUIPAMENTO SALVA-VIDAS E DE EMERGÊNCIA INCLUINDO OXIGÉNIO

10.1 Lista do equipamento salva-vidas a ser transportado

Uma lista do equipamento salva-vidas a ser transportado para as rotas a serem seguidas e os procedimentos para verificação da conservação deste equipamento antes da descolagem. As instruções em relação à localização, acessibilidade e uso do equipamento salva-vidas e de emergência e a sua lista de verificação associada também devem ser incluídas.

10.2 Uso do oxigénio

O procedimento para determinar a quantidade de oxigénio necessária e a quantidade que está disponível.

O perfil de voo, o número de ocupantes e uma possível descompressão da cabine devem ser considerados. A informação fornecida deve ser numa forma em que possa ser utilizada sem dificuldade.

10.3 Uso do equipamento de emergência

Uma descrição do uso adequado do seguinte equipamento de emergência:

- (a) Coletes salva-vidas;
- (b) Barcos salva-vidas;
- (c) Estojos médicos/estojos de primeiros socorros;
- (d) Bolsas de sobrevivência;
- (e) Transmissor localizador de emergência (ELT);
- (f) Dispositivos de sinalização visual;
- (g) Mangas de evacuação;
- (h) Luzes de emergência.

11 PROCEDIMENTOS DE EVACUAÇÃO DE EMERGÊNCIA

11.1 Instruções para uma evacuação de emergência

Instrução para preparação de uma evacuação de emergência incluindo coordenação da tripulação e atribuição dos postos de evacuação.

11.2 Procedimentos de uma evacuação de emergência

Uma descrição dos deveres de todos os membros da tripulação para a rápida evacuação de uma aeronave e a assistência aos passageiros em caso de uma aterragem forçada, amaragem ou outra emergência.

12 SISTEMAS DA AERONAVE

Uma descrição dos sistemas da aeronave, comandos relacionados com as indicações e instruções de operação de 3 (três) instruções sobre rota e aeródromos.

PARTE C. INSTRUÇÕES E INFORMAÇÕES SOBRE ROTA, ÁREA E AERÓDROMOS

1. Instruções e informação

As instruções e informação relativas às comunicações, navegação e aeródromos incluindo os níveis mínimos de voo e altitude para cada rota a ser seguida e os mínimos de operação para cada aeródromo que se planeia utilizar, incluindo:

- (a) Nível mínimo de voo/altitude para cada rota a ser seguida;
- (b) Mínimo de operação para os aeródromos de partida, destino e alternantes; Aumento dos mínimos de operação no aeródromo em caso de degradação dos recursos de aproximação ou dos aeródromos;
- (c) Recursos de comunicações e ajudas à navegação;
- (d) Dados da pista e recursos dos aeródromos;
- (e) Procedimentos de aproximação, aproximação falhada e partida incluindo os procedimentos de atenuação do ruído;
- (f) Procedimentos de falha de comunicações;
- (g) Recursos de busca e salvamento na área que a aeronave vai sobrevoar;
- (h) Uma descrição das cartas aeronáuticas que devem ser levadas a bordo relativas ao tipo de voo e rota a ser seguida, incluindo o método para verificar a validade destas;
- (i) Disponibilidade de informação aeronáutica e serviços MET;
- (j) Procedimentos em rota COM/NAV, incluindo de espera;
- (k) Classificação de aeródromos para qualificação da competência da tripulação de voo;
- (l) Limitações especiais dos aeródromos (limitações de desempenho e procedimentos de operação, etc).

2. Informação apropriada constante nas disposições específicas de operação dos aeródromos, incluindo

do para cada aeródromo:

- a) A sua localização (operações domésticas e de bandeira apenas);
- b) A sua designação (regular, alternativo, provisório, etc.) (operações domésticas e de bandeira apenas);
- c) Os tipos de aeronaves autorizados (operações domésticas e internacionais);
- d) Procedimentos de aproximação por instrumentos;
- e) Mínimos de descolagem e aterragem; e
- f) Qualquer outra informação pertinente.

3. Informação adequada constante nas específicas de operações em rota, incluindo para cada rota aprovada os tipos de aeronaves autorizadas, o tipo de operação tal como VFR, IFR, diurna, nocturna, etc., e qualquer outra informação pertinente.

4. Treino

PARTE D FORMAÇÃO

1.1 Conteúdo do programa de formação e programas de verificação

1.2 Requisitos gerais

Os conteúdos dos programas da formação e de verificação para todo o pessoal de operações com funções operacionais ligadas à preparação e/ou condução de um voo.

1.3 Tripulação de voo

Os conteúdos dos programas da formação e de verificação para os membros da tripulação de voo devem incluir:

- (a) Um programa de formação formal aceitável para a Autoridade Aeronáutica que forneça formação inicial, de transição, de diferenças e contínua, conforme apropriado, aos membros da tripulação de voo para cada tipo de aeronave que operem. Este programa de formação formal deve incluir tanto a formação nos procedimentos normais

como nos de emergência aplicável a cada tipo de aeronave que o membro da tripulação opere;

- (b) As instalações adequadas para treino de voo e de terra e os instrutores devidamente qualificados exigidos para satisfazer os objectivos e necessidades de formação;
- (c) Uma lista actualizada dos materiais de formação, equipamento, dispositivos de treino e simuladores aprovados e de outros itens de formação exigidos que são necessários para satisfazer as necessidades de formação para cada tipo e variante de aeronave operada pelo titular do COA;
- (d) Número adequado de pilotos verificadores de terra, de voo para garantir uma formação adequada e a avaliação de voo dos membros da tripulação de voo;
- (e) Um sistema de registo aceitável para a Autoridade Aeronáutica para demonstrar a conformidade com os requisitos apropriados de treino e de actualização.

1.4 Tripulação de cabina

Os conteúdos dos programas da formação e de verificação para os membros da tripulação de cabine devem incluir:

- (a) Treino teórico inicial básico cobrindo deveres e responsabilidades;
- (b) Regras e regulamentos apropriados da Autoridade Aeronáutica;
- (c) Partes adequadas do MO do titular do COA;
- (d) Formação apropriada em emergências conforme exigido pela Autoridade Aeronáutica e no MO do titular do COA;
- (e) Treino de voo apropriado;
- (f) Formação contínua, de melhoramento ou em diferenças, conforme exigido, para manter a competência, em ambos, tipo e qualquer variante em que o membro da tripulação opere;

- (g) Manter um sistema de registo de formação aceitável para a Autoridade Aeronáutica para demonstrar a conformidade com toda a formação exigida.

1.5 Toda a tripulação da aeronave

Um programa de formação formal deve ser desenvolvido para todos os membros da tripulação da aeronave nos procedimentos de emergência apropriados a cada marca e modelo de aeronave em que voa o membro da tripulação. As áreas devem incluir:

- (a) Instrução em procedimentos de emergência, atribuições e coordenação da tripulação;
- (b) Instrução individual no uso de equipamento de emergência de bordo tal como extintores de fogo, equipamento de emergência de protecção da respiração, equipamento de primeiros socorros e o seu uso adequado, saídas de emergência e mangas de evacuação, e sistema de oxigénio da aeronave incluindo o uso de garrafas portáteis de oxigénio de emergência. Os membros da tripulação de voo devem também praticar o uso do seu equipamento de emergência concebido para protecção destes em caso de fogo ou fumo na cabine de piloto;
- (c) A formação deve também incluir instrução em emergências potenciais tais como descompressão rápida, amargem forçada, combate a fogos, evacuação da aeronave, emergências médicas, apoderamento ilícito de aeronave e passageiros perturbadores;
- (d) Formação contínua programada para satisfazer os requisitos da Autoridade Aeronáutica.

1.6 Todo o pessoal de operações

Os conteúdos dos programas da formação e de verificação para todo o pessoal de operações devem incluir:

- (a) Formação no transporte em segurança e reconhecimento de todas as mercadorias perigosas permitidas pela Autoridade Aeronáutica a serem expedidas pelo ar. A formação deve incluir a embalagem adequada, marcação, etiquetagem e documentação das mercadorias perigosas e materiais magnetizados;

- (b) Toda a formação adequada em segurança exigida pela Autoridade Aeronáutica;
- (c) Um método para fornecimento de qualquer notificação exigida acerca de um acidente ou incidente envolvendo uma mercadoria perigosa.

2 Pessoal de operações não tripulante

Pessoal de operações não tripulante (por exemplo, o oficial de operações de voo, pessoal de assistência, etc.), um programa de formação formal relativo às suas respectivas funções deve ser desenvolvido. O programa de formação deve fornecer formação exigida inicial, contínua e de melhoramento.

2.1 Procedimentos para formação e verificação

2.2 Procedimentos de verificação de proficiência

Procedimentos a serem aplicados em caso do pessoal não atingir ou manter os padrões exigidos.

2.3 Procedimentos envolvendo a simulação de situações anormais e de emergência

Procedimento para garantir que as situações anormais ou de emergência que exigem a aplicação de parte ou de todos os procedimentos anormais ou de emergência, e a simulação das IMC através de meios artificiais, não são simuladas durante os voos de transporte aéreo comercial.

3.0. Conservação de documentos

3.1 Documentação a ser mantida e períodos de conservação

O titular de um COA deve reter toda a documentação apropriada exigida pela Autoridade Aeronáutica ou pela Autoridade Aeronáutica de um país estrangeiro no qual o titular do COA esteja a operar pelo tempo especificado pela respectiva Autoridade Aeronáutica ou pelo período de tempo necessário para mostrar a conformidade com os regulamentos apropriados ou com o seu MO, valendo o que for maior.

4.4.1 Formação em fatores humanos (CRM). Os responsáveis pelas operações de voo e todos os membros da tripulação da aeronave devem receber formação em CRM como parte dos seus requisitos de formação inicial e recorrente. A formação em CRM deve incluir uma componente inicial de indocinação/sensibilização, um método para proporcionar práti-

ca recorrente e feedback, e um método para proporcionar reforço contínuo. Os tópicos do currículo a incluir num curso de formação em CRM incluem:

— processos de comunicação e comportamento de cisório

— influências internas e externas nas comunicações interpessoais

— barreiras à comunicação

— capacidades de escuta

— competências de tomada de decisão

— briefings eficazes

— desenvolvimento de uma comunicação aberta

— formação em investigação, defesa e assertividade

— autocritica da equipa

— resolução de conflitos

— formação e manutenção de equipas

— formação em liderança e capacidade de seguir

— relações interpessoais

— gestão da carga de trabalho

— consciência situacional

— como preparar, planear e monitorizar a conclusão de tarefas

— distribuição da carga de trabalho

— prevenção de distrações

— fatores individuais

— redução do stress

4.4.2 Formação sobre equipamento de emergência. O programa de formação deve exigir que cada membro da tripulação de aeronave conclua a formação sobre equipamento de emergência durante os períodos de formação especificados, utilizando os itens de equipamento de emergência instalados em cada tipo de aeronave em que venha a prestar serviço. Durante a

formação inicial, cada membro da tripulação de aeronave deve realizar os seguintes exercícios de emergência únicos:

a) equipamento de proteção respiratória (PBE)/simulação de combate a incêndios:

i) localizar a fonte de incêndio ou fumo (incêndio real ou simulado);

ii) implementar procedimentos para uma coordenação e comunicação eficazes da tripulação, incluindo a notificação dos membros da tripulação de voo sobre a situação de incêndio;

iii) colocar e ativar o PBE instalado ou o dispositivo de simulação de PBE aprovado;

iv) manobrar em espaço limitado com visibilidade reduzida;

v) utilizar eficazmente o sistema de comunicação da aeronave;

vi) identificar o tipo de incêndio;

vii) selecionar o extintor adequado;

viii) retirar corretamente o extintor do dispositivo de fixação;

ix) preparar, operar e descarregar o extintor corretamente; e

x) utilizar as técnicas corretas de combate a incêndios para o tipo de incêndio;

b) simulação de evacuação de emergência:

i) reconhecer e avaliar uma emergência;

ii) assumir a posição de proteção adequada;

iii) ordenar aos passageiros que assumam a posição de proteção;

iv) implementar procedimentos de coordenação da tripulação;

v) garantir a ativação das luzes de emergência;

vi) avaliar as condições da aeronave;

vii) iniciar a evacuação (dependendo do sinal ou da decisão);

viii) ordenar aos passageiros que soltem os cintos de segurança e evacuem;

ix) avaliar a saída e redirecionar, se necessário; abrir a saída, incluindo a ativação das rampas de emergência e a ordem aos auxiliares para prestarem assistência;

x) ordenar aos passageiros que evacuem pela saída e se afastem da aeronave;

xi) prestar assistência a passageiros com necessidades especiais, tais como pessoas com deficiência, idosos e pessoas em estado de pânico; e

xii) se exigido pela [Autoridade de Aviação Civil do Estado], apesar do risco de segurança, sair efetivamente da aeronave ou do dispositivo de treino utilizando pelo menos uma das rampas ou dispositivos de evacuação de emergência instalados; ou

xiii) assistir a uma demonstração da utilização da rampa ou dispositivo de evacuação de emergência.

Nota.— O programa de formação deve exigir que os membros da tripulação observem a abertura das saídas da aeronave em modo de emergência e a ativação e insuflação do conjunto de escorregas/botes de emergência associado, ou realizem as tarefas que conduzem à execução destas ações.

O programa de formação deve exigir que cada membro da tripulação da aeronave realize exercícios de emergência adicionais durante a formação inicial e recorrente, com uma periodicidade prescrita, incluindo a realização efetiva dos seguintes exercícios de emergência:

c) exercício de saída de emergência:

i) efetuar corretamente a verificação pré-voo de cada tipo de saída de emergência e rampa de evacuação ou balsa de evacuação (se fizer parte das funções atribuídas aos membros da tripulação de cabina; isto é obrigatório para os membros da tripulação de voo);

ii) desarmar e abrir cada tipo de porta de saída no modo normal;

iii) fechar cada tipo de porta de saída no modo normal;

iv) armar cada tipo de porta de saída no modo de emergência;

v) abrir cada tipo de porta de saída no modo de emergência ou, caso não esteja disponível um dispositivo de treino de portas, assistir a uma demonstração e, em seguida, simular a abertura da porta no modo de emergência;

vi) utilizar o sistema manual de insuflação da rampa para realizar ou garantir a insuflação da rampa ou da jangada de emergência ou, caso não esteja disponível um dispositivo de treino de insuflação da rampa, assistir a uma demonstração;

vii) abrir cada tipo de saída de janela; e

viii) retirar a corda de evacuação e posicioná-la para utilização;

d) Exercício com extintor de incêndio portátil:

i) efetuar a verificação pré-voo de cada tipo de extintor portátil;

ii) localizar a origem do fogo ou do fumo e identificar o tipo de incêndio;

iii) selecionar o extintor adequado e retirá-lo do suporte;

iv) preparar o extintor para utilização;

v) operar e descarregar efetivamente cada tipo de extintor manual instalado;

Nota 1.— Não é necessário combater um incêndio real ou simulado durante este exercício.

Nota 2.— A descarga de agentes extintores de halon durante exercícios de combate a incêndios não é adequada.

Devem ser utilizados outros agentes adequados que não sejam prejudiciais ao ambiente durante os exercícios para simular a descarga de halon.

vi) utilizar técnicas de combate a incêndios adequadas ao tipo de incêndio;

vii) implementar procedimentos para uma coordenação e comunicação eficazes da tripulação, incluindo a notificação dos membros da tripulação de voo sobre o tipo de situação de incêndio;

e) Exercício do sistema de oxigénio de emergência:

i) preparação pré-voo e utilização de dispositivos de oxigénio portáteis;

ii) operar efetivamente garrafas de oxigénio portáteis, incluindo máscaras e tubagem;

iii) demonstrar verbalmente o funcionamento de geradores químicos de oxigénio ou de sistemas de fornecimento de oxigénio instalados;

iv) preparar para utilização e operar corretamente o dispositivo de oxigénio, incluindo a colocação e ativação;

v) administrar oxigénio a si próprio, aos passageiros e às pessoas com necessidades especiais de oxigénio;

vi) utilizar procedimentos adequados para uma coordenação e comunicação eficazes da tripulação;

vii) abrir manualmente cada tipo de compartimento de máscara de oxigénio e utilizar as máscaras de oxigénio, no caso de máscaras concebidas para serem retiradas e colocadas manualmente;

viii) identificar compartimentos com máscaras de oxigénio adicionais;

ix) aplicar procedimentos imediatos de descompressão;

x) verificação pré-voo e operação do PBE; e

xi) ativar o PBE;

f) treino com o dispositivo de flutuação:

i) dispositivo de flutuação pré-voo, se apropriado;

ii) vestir e encher os coletes salva-vidas;

iii) remover e utilizar almofadas de flutuação, conforme instaladas; e

iv) demonstrar técnicas de natação utilizando uma almofada de assento, conforme instalada;

g) exercício de amaragem, se aplicável

Nota.— Durante um exercício de amaragem, os alunos devem executar os procedimentos de «antes do impacto» e «após o impacto» para a amaragem, con-

forme apropriado, de acordo com o tipo de operação específico da operadora.

4.4.3 Formação inicial em terra da tripulação de voo

4.4.3.1 O programa de formação inicial em terra para a tripulação de voo deve ser aplicável às suas funções, ao tipo de operações realizadas e à aeronave pilotada. As instruções devem incluir, pelo menos, os seguintes temas gerais:

a) despacho da operadora, autorização de manutenção, método de controlo e supervisão das operações de voo ou procedimentos de localização de voos;

b) princípios e métodos para determinar a massa e o equilíbrio e as limitações da pista para a descolagem;

c) especificações operacionais, autorizações e limitações do operador;

d) reconhecimento e prevenção de condições meteorológicas adversas, e procedimentos de voo a seguir ao operar nas seguintes condições:

— formação de gelo

— nevoeiro

— turbulência

— precipitação intensa

— tempestades

— ondas de montanha

— cinzas vulcânicas

— corte de vento a baixa altitude e microburst

— baixa visibilidade

— pistas contaminadas

e) procedimentos de comunicação normais e de emergência e equipamento de navegação, incluindo os procedimentos de comunicação do operador e os requisitos de autorização do ATC;

f) procedimentos de navegação utilizados nas fases de partida do terminal, em rota, chegada ao terminal, aproximação e aterragem, incluindo referências visuais antes e durante a descida abaixo do DH ou MDA;

g) formação em gestão de recursos da tripulação;

h) sistemas, procedimentos e fraseologia de controlo de tráfego aéreo;

i) características de desempenho da aeronave durante todos os regimes de voo, incluindo:

i) a utilização de cartas, tabelas, dados tabulados e outras informações manuais relacionadas;

ii) problemas de desempenho em condições normais, anormais e de emergência;

iii) fatores meteorológicos e de limitação de massa que afetam o desempenho (tais como temperatura, pressão, pistas contaminadas, precipitação, limites de subida/pista);

iv) fatores limitantes de desempenho decorrentes de equipamento inoperacional (tais como MEL/CDL, sistema antiderrapagem inoperacional); e

v) condições operacionais especiais (tais como pistas não pavimentadas, aeródromos de alta altitude e requisitos de descida por deriva).

j) procedimentos normais, anormais e de emergência no tipo de aeronave a utilizar;

4.4.3.2 O programa de formação inicial em terra para a tripulação de voo deve ser aplicável às suas funções, ao tipo de operações realizadas e à aeronave pilotada, incluindo, pelo menos, o conteúdo das informações operacionais da aeronave constantes do manual de operações, bem como os procedimentos operacionais adicionais que se encontram na parte geral do manual de operações.

4.4.3.3 O programa de formação inicial em terra para a tripulação de voo deve ser aplicável às suas funções, ao tipo de operações realizadas e às aeronaves pilotadas, incluindo, pelo menos, os seguintes itens e procedimentos de integração dos sistemas da aeronave:

a) utilização da lista de verificação;

b) planeamento de voo;

c) sistemas de navegação e comunicações;

d) piloto automático/diretores de voo; e

e) familiarização com a cabina de pilotagem.

4.4.4 Formação inicial de voo da tripulação de voo

4.4.4.1 A formação inicial de voo do piloto inclui, no mínimo, a formação e a prática nas seguintes matérias relacionadas com o desempenho das tarefas e funções do piloto. Esta formação e prática podem ser realizadas em voo ou num dispositivo de simulação de voo (FSTD), conforme adequado à categoria e classe da aeronave e conforme aprovado pela [Autoridade

Aeronáutica Estatal]. Se disponível, deve ser utilizado um FSTD para a formação em aeronaves a turbojato e para toda a formação em aeronaves turboélice de grande porte. O programa de formação basear-se-á no manual de formação da tripulação de voo do fabricante, se disponível, e no TCDS, caso este contenha dados de formação para qualificação de tipo.

Nota. — As atividades de formação de voo para pilotos enumeradas no ponto 4.4.4.2 são de natureza genérica para um programa de formação de qualificação de tipo de aeronave realizado num FSTD.

4.4.4.2 As atividades de formação devem incluir:

a) Preparação de voo, incluindo operações em terra antes da descolagem

b) Descolagem

c) Subida:

d) Rota:

e) Descida

f) Aproximações (aproximações visuais e por instrumentos, incluindo aproximação interrompida)

g) Aterragens

h) Após a aterragem

i) Outros procedimentos de voo durante qualquer fase de voo

j) Procedimentos normais, anormais e alternativos durante qualquer fase

k) Procedimentos de emergência em qualquer fase

4.4.5 Formação de voo para engenheiros de voo.

4.4.5.1 A formação de voo para engenheiros de voo deve incluir, no mínimo, a formação e prática a seguir em procedimentos relacionados com o desempenho das tarefas e funções de engenheiro de voo. Esta formação e prática podem ser realizadas em voo ou num FSTD, conforme aprovado pela [Autoridade Aeronáutica Civil do Estado].

Nota.— As atividades de formação em voo para engenheiros de voo enumeradas no ponto 4.4.5.2 são de natureza genérica para um programa de formação em aviões com qualificação de tipo. Poderá ser necessário adicionar, alterar ou eliminar atividades de formação adicionais.

4.4.5.2 As atividades de formação devem incluir:

a) Preparação de voo

b) Operações em terra

c) Descolagem

d) Subida

e) Rota

f) Descida

g) Aproximação

h) Aterragens

i) Procedimentos durante qualquer fase em terra ou em voo

4.4.6 Formação sobre diferenças entre aeronaves. É necessária formação sobre diferenças entre aeronaves para os membros da tripulação e os responsáveis pelas operações de voo quando o operador dispõe de variações de aeronaves dentro do mesmo tipo de aeronave. Esta formação depende das variações no equipamento instalado e na família de aeronaves (por exemplo, A-318, A-319, A-320, A-321). As variações no equipamento instalado e os requisitos de formação daí resultantes devem ser identificados. Podem estar disponíveis orientações sobre a formação para variações de família de aeronaves junto do Estado de Conceção, do fabricante ou do TCDS. É necessário desenvolver um plano de formação que abranja as variações.

4.4.7 Formação recorrente de pilotos

4.4.7.1 O programa de formação recorrente para toda a tripulação de voo deve ser relevante para o tipo ou

variante de aeronave à qual o tripulante está afetado e habilitado a operar, bem como para a função desempenhada. A formação recorrente em terra dos membros da tripulação de voo inclui, pelo menos, o seguinte:

a) temas gerais

b) sistemas, limitações e procedimentos da aeronave

c) procedimentos e requisitos de formação de gelo e descongelamento em terra

d) equipamento de emergência e exercícios

i) a cada 12 meses:

— localização e utilização de todo o equipamento de emergência e segurança transportado na aeronave.

— a localização e utilização de todos os tipos de saídas

— colocação efetiva de um colete salva-vidas, quando disponível

— colocação prática de equipamento de proteção respiratória

— manuseamento prático de extintores ii) a cada 3 anos:

— utilização de todos os tipos de saídas

— demonstração do método utilizado para acionar uma rampa de evacuação, quando instalada

— combate a incêndios utilizando equipamento representativo do equipamento transportado na aeronave, em caso de incêndio real ou simulado

Nota.— No caso dos extintores de halon, pode ser utilizado um método alternativo aceitável para a [Autoridade

Aeronáutica Civil do Estado].

— efeitos do fumo num espaço fechado e utilização real de todo o equipamento relevante num ambiente simulado cheio de fumo.

— manuseamento real de material pirotécnico, real ou simulado, quando instalado

— demonstração da utilização da(s) jangada(s) salva-vidas, quando equipadas

— um exercício de evacuação de emergência

— um exercício de amaragem, se aplicável

— um exercício de descompressão rápida, se aplicável

e) gestão de recursos da tripulação:

f) mercadorias perigosas:

g) segurança:

4.4.7.2 A formação de voo recorrente do piloto deve incluir, pelo menos, o seguinte:

Nota.— O treino de voo pode ser realizado numa aeronave adequada, num dispositivo de simulação de voo (FSTD) adequado ou numa combinação de aeronave e FSTD, conforme aprovado pela [Autoridade de Aviação Civil do Estado]. O treino recorrente deve ser realizado num FSTD para todos os turbojatos e grandes turbohélices.

a) preparação de voo:

b) operações em terra antes da decolagem

c) decolagem

d) subida

e) em rota

f) descida

g) aproximações (aproximações visuais e por instrumentos, incluindo aproximação interrompida)

h) aterragens

i) após a aterragem

j) outros procedimentos de voo durante qualquer fase de voo

k) procedimentos normais, anormais e alternativos durante qualquer fase:

l) procedimentos de emergência durante qualquer fase:

4.4.8 Formação recorrente de engenheiro de voo. A formação recorrente de voo para engenheiros de voo

inclui, pelo menos, a formação de voo especificada no ponto 4.4.5.

4.4.9 Formação inicial em terra sobre a aeronave – Tripulação de cabina. O programa de formação inicial em terra para os membros da tripulação de cabina deve ser aplicável ao tipo de operações realizadas e à aeronave utilizada, incluindo, pelo menos, os seguintes temas gerais, se aplicável:

a) familiarização com a aeronave:

b) equipamento e mobiliário da aeronave:

c) sistemas da aeronave:

d) saídas da aeronave

e) comunicação e coordenação entre os membros da tripulação, incluindo a autoridade do PIC

f) responsabilidades, funções e procedimentos de rotina dos membros da tripulação em todas as fases da operação

g) responsabilidades no atendimento aos passageiros:

4.4.9.1 Formação inicial em terra para os membros da tripulação de cabina. O programa de formação inicial em terra para os membros da tripulação de cabina deve ser aplicável ao tipo de operações realizadas e às aeronaves utilizadas, incluindo, pelo menos, os seguintes temas de emergência específicos da aeronave, se aplicável:

a) equipamento de emergência:

b) atribuições e procedimentos de emergência:

c) exercícios de emergência específicos da aeronave:

4.4.10 Formação recorrente em condições normais e de emergência – Tripulação de cabina. Cada membro da tripulação de cabina deve receber formação recorrente em evacuação e outros procedimentos e exercícios adequados, em condições normais e de emergência, relevantes para as funções que lhe foram atribuídas e para o(s) tipo(s) e/ou variante(s) de aeronave em que opera, de doze em doze meses, abrangendo, pelo menos, o seguinte:

a) equipamento de emergência

b) procedimentos de emergência:

c) simulacros de emergência, conforme o ponto 4.4.7.1 d)

d) gestão de recursos da tripulação:

e) mercadorias perigosas:

f) segurança:

4.4.11 Formação inicial – Oficial de operações de voo. A formação inicial em terra sobre aeronaves para oficiais de operações de voo, que inclui instrução, pelo menos, nos seguintes temas:

a) temas gerais de despacho e controlo operacional

b) características da aeronave

c) procedimentos operacionais

d) procedimentos anormais e de emergência

e) gestão de recursos da tripulação

f) mercadorias perigosas

g) segurança

h) formação sobre diferenças

i) deve ser realizado pelo menos um voo de qualificação na cabina de tripulação de uma aeronave sobre qualquer área para a qual o oficial de operações de voo esteja autorizado a exercer supervisão de voo.

4.4.12 Formação recorrente – Responsável pelas operações de voo

4.4.12.1 O programa de formação recorrente, a realizar de doze em doze meses, deve ser relevante para o(s) tipo(s) e/ou variante(s) de aeronave e para as operações realizadas pelo operador aéreo.

4.4.12.2 O programa de formação deve garantir que cada oficial de operações de voo receba formação recorrente nas matérias exigidas para a formação inicial enumeradas no ponto 4.4.10, com pormenor suficiente para assegurar a competência em cada área específica de formação. Os operadores podem optar por abordar em profundidade matérias seleccionadas em qualquer ciclo de formação. Nesses casos, o programa de formação do operador deve abranger todas as matérias com o

pormenor exigido para a qualificação inicial no prazo de três anos.

4.4.12.3 Nos 12 meses anteriores, deve ser realizado pelo menos um voo de qualificação na cabina de tripulação de uma aeronave sobre qualquer área para a qual o oficial de operações de voo esteja autorizado a exercer supervisão de voo.

4.4.13.1 Formação de instrutores de tripulação de voo. A formação inicial em terra para instrutores de voo deve incluir o seguinte:

— deveres, funções e responsabilidades do instrutor de voo

— regulamentos aplicáveis e as políticas e procedimentos do operador

— formação para garantir que o instrutor de voo está apto a:

• gerir a segurança

• preparar o ambiente de formação

• gerir o aluno

• ministrar a formação

• realizar a avaliação do aluno

• realizar a avaliação do curso

Para os candidatos sem qualificação para o tipo de aeronave, o programa deve incluir os métodos, procedimentos e limitações aprovados para a execução dos procedimentos normais, anormais e de emergência exigidos, aplicáveis à aeronave para a qual o instrutor de voo está a realizar a formação de transição.

4.4.13.2 A formação de voo inicial e de transição para instrutores de voo deve incluir o seguinte:

— medidas de segurança para situações de emergência que possam ocorrer durante a instrução

— possíveis consequências da execução inadequada, intempestiva ou da não execução de medidas de segurança durante a instrução

— para instrutor de voo (aeronave):

- formação e prática em voo na condução de aulas de voo a partir dos assentos do piloto esquerdo e direito, nos procedimentos normais, anormais e de emergência exigidos, a fim de garantir a competência como instrutor

- as medidas de segurança a tomar a partir de qualquer um dos assentos do piloto em situações de emergência que possam ocorrer durante a instrução

— os requisitos de formação de voo para instrutores de voo podem ser cumpridos na totalidade ou em parte em voo ou num dispositivo de simulação de voo, conforme apropriado

— o treino de voo inicial e de transição para instrutores de voo (FSTD) deve incluir treino na operação de dispositivos de treino de simulação de voo, para garantir a competência necessária para ministrar a instrução de voo exigida.

•

4.4.14 Formação de instrutores de tripulação de cabina. A formação inicial em terra para os instrutores de tripulação de cabina deve incluir o seguinte:

— deveres, funções e responsabilidades do instrutor de cabina

— regulamentos aplicáveis e as políticas e procedimentos do operador

— formação para garantir que o instrutor de tripulação de cabina é competente para:

- gerir a segurança
- preparar o ambiente de formação
- gerir o formando
- ministrar a formação
- realizar a avaliação dos formandos
- realizar a avaliação do curso

Para os candidatos não qualificados para desempenhar funções de cabina na aeronave, o programa de formação deve incluir os métodos, procedimentos e limitações aprovados para a execução dos procedimentos normais, anormais e de emergência exigidos, aplicáveis à aeronave, conforme adequado à transição em curso do instrutor de cabina.

4.4.15 A formação de instrutores de oficiais de operações de voo deve incluir o seguinte:

— deveres, funções e responsabilidades do instrutor de oficiais de operações de voo

— regulamentos aplicáveis e as políticas e procedimentos do operador

— formação para garantir que o instrutor de oficiais de operações de voo é competente para:

- gerir a segurança
- preparar o ambiente de formação
- gerir o formando
- ministrar a formação
- realizar a avaliação do formando
- realizar a avaliação do curso

A formação em terra de transição para instrutores de oficiais de operações de voo deve incluir os métodos, procedimentos e limitações aprovados para a execução dos procedimentos normais, anormais e de emergência exigidos, aplicáveis ao cargo em causa para o qual o instrutor de oficiais de operações de voo está em transição.

4.4.16 Procedimentos de relatório

O manual de formação/lista de verificação do programa/formulário de relatório apropriado [formulário CAA n.º xx] incluído no final deste capítulo deve ser utilizado para registar os resultados da revisão do manual de formação/programa aplicável.

NI: 310.01.C.130 Lista de equipamento mínimo e lista de desvio da configuração

(a) Além da lista de elementos, a MEL deve incluir:

- (1) Um preâmbulo, incluindo orientações e definições para a tripulação de voo e o pessoal de manutenção que a utiliza;
- (2) O estado do processo de revisão da MMEL, na base da MEL, e o estado do processo de revisão da MEL;

(3) O âmbito, a abrangência e a finalidade da MEL.

(b) O operador aéreo deve:

(1) Estabelecer intervalos para rectificação relativamente a cada um dos instrumentos, equipamentos ou funções inoperacionais que constam da MEL. O intervalo para rectificação constante da MEL não deve ser menos restritivo do que o intervalo para rectificação correspondente da MMEL;

(2) Estabelecer um programa de rectificação efectivo; –

(3) Só realizar operações com a aeronave após o termo do intervalo para rectificação especificado na MEL, quando:

(i) A anomalia tiver sido corrigida;
ou

(ii) O intervalo para rectificação tiver sido alargado nos termos do parágrafo (f).

(c) O operador aéreo pode aplicar um procedimento, aprovado pela Autoridade Aeronáutica, que permita um alargamento único dos intervalos para rectificação das categorias B, C e D, desde que:

(1) O alargamento do intervalo para rectificação cumpra o disposto na MMEL para o tipo de aeronave;

(2) O alargamento do intervalo para rectificação tenha, no máximo, a mesma duração que o intervalo para rectificação especificado na MEL;

(3) O alargamento do intervalo para rectificação não seja usado como uma forma normal de rectificar elementos da MEL e apenas seja usado em situações que escapem ao controlo do operador aéreo e impeçam a introdução de uma rectificação;

(4) O operador aéreo estabeleça uma descrição das obrigações e responsabilidades específicas para controlar os alargamentos;

(5) O pedido de qualquer alargamento do intervalo para rectificação seja aprovado pela Autoridade Aeronáutica; e

(6) Seja estabelecido um plano para efectuar a rectificação no mais curto espaço de tempo possível.

(d) O operador aéreo deve estabelecer os procedimentos operacionais e de manutenção referenciados na MEL, tendo em conta os procedimentos operacionais e de manutenção referenciados na MMEL. Esses procedimentos devem fazer parte do MO do operador aéreo ou da MEL.

(e) O operador aéreo deve alterar os procedimentos operacionais e de manutenção referenciados na MEL após qualquer alteração aplicável aos procedimentos operacionais e de manutenção referenciados na MMEL.

(f) Salvo disposição em contrário na MEL, o operador aéreo deve completar:

(1) Os procedimentos operacionais referenciados na MEL quando realizar operações com o elemento da lista inoperacional e/ou planear fazê-lo; e

(2) Os procedimentos de manutenção referenciados na MEL antes de realizar operações com o elemento da lista inoperacional;

(g) Sem prejuízo da concessão, caso a caso, de uma aprovação específica pela Autoridade Aeronáutica, o operador aéreo pode realizar operações com uma aeronave cujos instrumentos estejam inoperacionais, com peças de equipamento ou funções fora das limitações da MEL, mas dentro das limitações da MMEL, desde que:

(1) Os instrumentos, peças de equipamento ou funções em causa sejam abrangidos pela MMEL, conforme definido nos dados estabelecidos de acordo com o RACSTP Parte 21;

(2) Essa aprovação não seja utilizada como uma forma normal de realizar operações fora das limitações da MEL aprovada e apenas seja usada nas situações que escapam ao controlo do operador aéreo e impedem o cumprimento da MEL;

(3) O operador aéreo estabeleça uma descrição das obrigações e das responsabilidades para controlar a operação da aeronave ao abrigo dessa aprovação; e

(4) Seja estabelecido um plano de reparação dos instrumentos, peças de equipamento ou funções inoperacionais ou de retoma das operações da aeronave de acordo com as limitações da MEL no mais curto espaço de tempo possível.

NI: 310.01.C.160 Folhetos de instruções aos passageiros

(a) O titular de um COA deve, em cada lugar da fila de saída, fornecer folhetos de instruções aos passageiros que incluam a seguinte informação na língua portuguesa, com a devida tradução para língua inglesa, na qual são dados os comandos de emergência pela tripulação:

(1) Funções requeridas ao passageiro em caso de uma emergência na qual não está disponível para dar assistência a um membro da tripulação:

(i) Localizar a saída de emergência;

(ii) Reconhecer o mecanismo de abertura da saída de emergência;

(iii) Compreender as instruções para operação da saída de emergência;

(iv) Saber utilizar a saída de emergência;

(v) Avaliar se a abertura de uma saída de emergência faz aumentar os riscos aos quais os passageiros possam estar expostos;

(vi) Seguir instruções orais e sinais com as mãos dados por um membro da tripulação;

(vii) Arrumar ou segurar a porta da saída de emergência de modo a não impedir a utilização da saída;

(viii) Avaliar o estado de uma manga de evacuação, activar a manga, e estabilizar a manga após o posicionamento para aju-

dar outros a saírem da manga;

(ix) Passar de forma expedita através da saída de emergência; e

(x) Avaliar, seleccionar e seguir um caminho seguro para longe da saída de emergência.

(2) Um pedido para o passageiro se identificar a si próprio de modo a permitir a afectação de um outro lugar se este:

(i) Não for capaz de desempenhar as funções de emergência indicadas no folheto de instruções;

(ii) Possuir um problema não perceptível que o impeça de desempenhar as funções;

(iii) Puder sofrer danos físicos como resultado do desempenho de uma ou mais das funções; ou

(iv) Não desejar desempenhar as funções;

(v) Tiver falta de capacidade para ler, falar ou compreender a língua nacional ou a forma gráfica na qual as instruções são fornecidas pelo titular do COA.

NI: 310.01.C.165 Sistema de controlo de dados aeronáuticos

(a) O titular de um COA deve fornecer dados aeronáuticos relativos a cada aeródromo usado pelo titular do COA, os quais incluam o seguinte:

(1) Aeródromos ou heliportos:

(i) Instalações;

(ii) Protecção civil;

(iii) Ajudas a navegação e comunicações;

(iv) Construção afectando a descolagem, aterragem ou operações de terra;

(v) Instalações de serviços de tráfego aéreo.

(2) Pistas, superfícies livres de obstáculos e zonas de paragem (*stopway*):

- (i) Dimensões;
- (ii) Superfície;
- (iii) Sistemas de marcação e iluminação;
- (iv) Elevação e gradiente.

(3) Cabeceiras deslocadas:

- (i) Localização;
- (ii) Dimensões;
- (iii) Descolagem ou aterragem, ou ambas.

(4) Obstáculos:

- (i) Os que afectam os cálculos de desempenho na descolagem e aterragem.
- (ii) Controlo de obstáculos.

(5) Procedimentos de voo por instrumentos:

- (i) Procedimento de partida;
- (ii) Procedimento de aproximação;
- (iii) Procedimento de aproximação falhada.

(6) Informação especial:

- (i) Equipamento de medição do alcance visual da pista;
- (ii) Ventos dominantes sob condições de baixa visibilidade.

NI: 310.01.C.305 Fontes de informação meteorológica

(a) A Autoridade Aeronáutica aprova e considera as seguintes fontes de boletins meteorológicos como satisfatórias para o planeamento de voos ou controlo do movimento de voos:

- (1) Centro meteorológico de São Tomé e Príncipe;
- (2) Estações de observação automática de superfície operadas por São Tomé e Príncipe;

Nota: Alguns sistemas automáticos não conseguem comunicar todos os itens requeridos para um boletim meteorológico de aviação completo.

(3) Observações feitas pelas torres de controlo de tráfego do aeródromo;

(4) Observatórios meteorológicos contratados por São Tomé e Príncipe;

(5) Qualquer centro meteorológico activo sob a acção de um Estado estrangeiro que subscreva os critérios e práticas da Convenção de Chicago de 1994;

Nota: Estes centros meteorológicos são normalmente indicados nos quadros MET contidos nos Planos de Navegação Aérea Regional da OACI.

(6) Os relatórios em tempo quase real, tais como relatórios de pilotos, informações de radar, cartas de síntese de radar e relatórios de imagens de satélite, realizados por fontes meteorológicas comerciais ou outras fontes especificamente aprovadas pela Autoridade Aeronáutica.

NI: 310.01.C.310 Programa de degelo e antigelo

(a) O conteúdo do programa de degelo no solo e antigelo do titular do COA deve incluir uma descrição detalhada sobre:

(1) Como o titular do COA determina que as condições são tais que se pode razoavelmente esperar que a geada, gelo ou neve adiram à aeronave e que se apliquem os procedimentos operacionais de degelo no solo e antigelo;

(2) Quem é responsável por decidir que devem ser aplicados os procedimentos operacionais de degelo no solo e antigelo;

(3) Os procedimentos para implementação dos procedimentos operacionais de degelo no solo e antigelo; e

(4) As responsabilidades e deveres concretos da cada posição operacional ou grupo responsável por colocar a aeronave no ar

em segurança enquanto os procedimentos operacionais de degelo no solo e anti-gelo estiverem em efeito.

(b) Treino inicial de terra e de refrescamento anual para a tripulação de voo e todo o outro pessoal em serviço (por exemplo, oficiais de operações de voo, pessoal de terra, pessoal contratado) com respeito aos requisitos específicos do programa aprovado e responsabilidades e deveres de cada pessoa sob o programa aprovado cobrindo especificamente as seguintes áreas:

- (1) A utilização de tempos de aderência;
- (2) Procedimentos de degelo e antigelo da aeronave incluindo procedimentos e responsabilidades de inspecção e verificação;
- (3) Procedimentos de comunicação;
- (4) Contaminação da superfície da aeronave, ou seja, aderência de geada, gelo ou neve e identificação de áreas críticas, e como a contaminação afecta de forma adversa o desempenho da aeronave e as características de voo;
- (5) Tipos e características de fluidos de degelo e antigelo;
- (6) Procedimentos de inspecção pré-voo no tempo frio; e
- (7) Técnicas para reconhecer a contaminação da aeronave.

(c) O programa do titular do COA deve incluir os procedimentos para os membros da tripulação de voo aumentarem ou diminuírem o tempo de aderência determinado em caso de alteração das condições. O tempo de aderência deve ser suportado por dados aceitáveis para a Autoridade Aeronáutica. Se o tempo de aderência máximo for excedido, a descolagem fica proibida a não ser que ocorra pelo menos uma das seguintes condições:

- (1) Uma verificação de contaminação na pré-descolagem seja conduzida no exterior da aeronave (durante os cinco minutos anteriores ao início da descolagem) para determinar se as asas, superfícies de comando e outras superfícies críticas,

conforme definido no programa do titular do certificado, estão livres de geada, gelo ou neve;

(2) Seja determinado de outra forma através de um procedimento alternativo, aprovado pela Autoridade Aeronáutica e de acordo com o programa aprovado do titular do COA, que as asas, superfícies de comando e outras superfícies críticas estão livres de geada, gelo ou neve; ou

(3) As asas, superfícies de comando e outras superfícies críticas sejam descongeladas novamente e seja determinado um novo tempo de aderência.

NI: 310.01.C.315 Sistema de supervisão e monitorização de voo

(a) O titular de um COA deve ter estabelecido um sistema de seguimento de voo aprovado e adequado ao seguimento apropriado de cada voo, tendo em conta as operações a serem conduzidas.

(b) Para os titulares de um COA que possuam centros de vigilância de voo, tais centros devem estar localizados nos pontos necessários para garantir:

(1) O seguimento adequado do progresso de cada voo em relação à sua partida no ponto de origem e à chegada no seu destino, incluindo escalas intermédias e alternantes; e

(2) Que o PIC receba toda a informação necessária para a segurança do voo.

(c) O titular de um COA que conduz operações não regular pode acordar a prestação dos serviços de seguimento de voo por outras pessoas que não os seus trabalhadores, mas em todo o caso, o titular do COA continua a ser o principal responsável pelo controlo operacional de cada voo.

(d) O titular de um COA que conduza operações não regulares usando um sistema de seguimento de voo deve demonstrar que o sistema possui recursos e pessoal adequados para fornecer a informação necessária ao início e condução segura de cada voo:

(1) À tripulação de voo de cada aeronave; e

(2) Às pessoas designadas pelo titular do COA

para desempenharem a função de controlo operacional da aeronave.

- (e) O titular de um COA que conduz operações não regular deve demonstrar que o pessoal exigido para desempenhar a função de controlo operacional é capaz de desempenhar os seus deveres.

NI: 310.01.C.320 Requisitos do sistema de gestão de risco associados à fadiga

- (a) Um FRMS deve conter, pelo menos, a política e documentação, processos de gestão de risco, processo de garantia da segurança operacional e processo de promoção.

(b) A política do FRMS do operador aéreo deve:

- (1) Reflectir a responsabilidade partilhada da gestão, das tripulações de voo e de cabine, e outro pessoal envolvido;
- (2) Estabelecer claramente os objectivos de segurança operacional do FRMS;
- (3) Ser assinada pelo administrador responsável da organização;
- (4) Ser comunicada, com endosso visível, para todas as áreas e níveis relevantes da organização;
- (5) Reflectir o compromisso da gestão para notificações efectivas em matéria de segurança operacional;
- (6) Reflectir o compromisso da gestão para a alocação de recursos adequados para o FRMS;
- (7) Reflectir o compromisso da gestão com a melhoria contínua do FRMS;
- (8) Exigir que se especifique claramente as linhas hierárquicas de prestação de contas para a gestão das tripulações de voo e de cabine e todas as outras pessoas envolvidas; e
- (9) Exigir revisões periódicas para assegurar que ela permaneça relevante e apropriada.

Nota: O Manual de gestão da segurança operacional, Documento 9859 da OACI descreve a notificação efectiva da segurança.

(c) A documentação do FRMS deve:

- (1) Prever que um operador aéreo desenvolva e mantenha a documentação relativa a FRMS para descrever e registar o seguinte:
 - (i) Política e objectivos do FRMS;
 - (ii) Processos e procedimentos FRMS;
 - (iii) Accountability, responsabilidades e autoridades em relação aos processos e procedimentos;
 - (iv) Mecanismos para a participação permanente da gestão, das tripulações de voo e de cabine, e outro pessoal envolvido;
 - (v) Programas de treino em FRMS, requisitos de treino e registos de assistência;
 - (vi) Tempo de voo, período de serviço, e períodos de descanso programados e reais, com desvios significativos e razões para o desvio anotados; e
 - (vii) Outputs do FRMS incluindo conclusões a partir de dados recolhidos, recomendações e medidas tomadas;

Nota: Os desvios significativos encontram-se descritos no Manual FRMS, Documento 9966, da OACI.

- (d) A política e documentação do FRMS do operador aéreo deve especificar claramente todos os elementos FRMS e exigir que o âmbito das operações FRMS sejam claramente definidos no MO.
- (e) O Processos de gestão de risco associado à fadiga deve basear-se na identificação dos perigos, na avaliação e mitigação de risco, sendo que:
 - (1) Na identificação dos perigos o operador aéreo deve desenvolver e manter três processos, documentados, fundamentais para identificar os perigos associados à fadiga:
 - (i) O processo predictivo, que deve identificar os perigos associados à fadiga através do exame das escalas de tripu-

lação e levando em consideração factores conhecidos por afectar o sono e a fadiga e seus efeitos sobre o desempenho, podendo os métodos de análise incluir, de entre outros:

- (A) A experiência operacional do operador aéreo ou da indústria e os dados recolhidos em tipos de operações similares;
 - (B) As práticas de programação baseadas em evidências; e
 - (C) Os modelos bio-matemáticos.
- (ii) O processo proactivo, que deve identificar os perigos associados à fadiga nas operações de voo em curso, podendo os métodos de análise incluir, de entre outros:
- (A) Notificação, pelo indivíduo, dos riscos associados a fadiga;
 - (B) Estudos sobre fadiga da tripulação;
 - (C) Dados relevantes sobre o desempenho dos membros da tripulação de voo e de cabine;
 - (D) Bases de dados de segurança operacional e estudos científicos disponíveis; e
 - (E) Análise da relação entre o tempo de trabalho planeado versus tempo de trabalho real.
- (iii) O processo reactivo, que deve identificar a contribuição de perigos associados à fadiga nos relatórios e eventos associados com potenciais consequências negativas na segurança operacional, no sentido de determinar como o impacto da fadiga pode ser minimizado, podendo o processo ser desencadeado, no mínimo, por qualquer um dos seguintes motivos:
- (A) Relatórios de fadiga;
 - (B) Relatórios confidenciais;
 - (C) Relatórios de auditoria;

(D) Incidentes; e

(E) Os eventos relacionados com a análise de dados de voo.

- (2) Na avaliação de risco, o operador aéreo deve desenvolver e implementar procedimentos que permitem determinar a probabilidade e a gravidade potencial de eventos relacionados à fadiga e identificar os casos em que os riscos associados exigem mitigação, devendo, os procedimentos de avaliação de riscos rever os perigos identificados e ligá-los a:

(i) Processos operacionais;

(ii) Sua probabilidade;

(iii) Possíveis consequências; e

(iv) Eficácia das barreiras e controles de segurança operacional já existentes.

- (3) A mitigação de risco impõe que o operador aéreo deve desenvolver e implementar procedimentos de mitigação de risco que permitem, seleccionar as estratégias de mitigação apropriadas, implementar a estratégia de mitigação, e monitorizar a implementação e eficácia das estratégias.

(f) No processo de garantia da segurança operacional do FRMS, o operador aéreo deve desenvolver e manter processos de garantia de segurança operacional do FRMS para:

- (1) Prever a monitorização contínua do desempenho do FRMS, a análise de tendências, e a medição para validar a eficácia dos controlos de risco de segurança operacional associados à fadiga, podendo as fontes de dados incluir, de entre outras:

(i) A notificação e investigações dos perigos;

(ii) As auditorias e inquéritos; e

(iii) Avaliações e estudos de fadiga;

- (2) Fornecer um processo formal para a gestão da mudança, que deve incluir, de entre outras:

(i) A identificação das mudanças no ambien-

te operacional que pode afectar o FRMS;

(ii) A identificação das mudanças dentro da organização que podem afectar o FRMS; e

(iii) A consideração das ferramentas disponíveis que podem ser usados para manter ou melhorar o desempenho do FRMS antes de implementar mudanças.

(3) Promover a melhoria contínua do FRMS, devendo incluir, de entre outras:

(i) A eliminação e modificação dos controlos de risco que tiveram consequências indesejadas ou que não são mais necessários, devido a mudanças no ambiente operacional ou organizacional;

(ii) As avaliações de rotina das instalações, equipamentos, documentação e procedimentos; e

(iii) A determinação da necessidade de introduzir novos processos e procedimentos para mitigar os riscos emergentes relacionados com a fadiga.

(g) O processo de promoção do FRMS visa apoiar o desenvolvimento contínuo do FRMS, a melhoria contínua de seu desempenho global e a obtenção de maior nível de segurança possível, devendo o operador aéreo estabelecer e implementar como parte de seus FRMS:

(1) Os programas de treino para assegurar que a haja competência compatível com as funções e responsabilidades de gestão, de tripulação de voo e de cabine e todas as outras pessoas envolvidas sob o FRMS previsto; e

(2) Um plano de comunicação do FRMS eficaz que explica as políticas, os procedimentos e responsabilidades a todos os interessados e descreve os canais de comunicação utilizados para recolher e disseminar informações relacionados com FRMS.

NI: 310.01.D.120 Manual de controlo de manutenção

(a) O MCM pode variar no detalhe de acordo com a complexidade da operação e do tipo e número de aeronaves operadas.

(b) O MCM, ou suas partes, podem ser apresentados sob qualquer forma, incluindo a forma eletrónica. Em todos os casos, a acessibilidade, usabilidade e confiabilidade devem ser garantidas.

(c) O MCM deve ser organizado de modo a que:

(1) Todas as partes do manual sejam consistentes e compatíveis na forma e no conteúdo;

(2) Possa ser facilmente revisado; e

(3) O conteúdo e o estado de revisão do manual sejam controlados e claramente indicados.

(d) O MCM deve incluir uma descrição e o estado de revisão do seu processo de alteração, especificando:

(1) A pessoa que podem aprovar as alterações;

(2) As condições para as revisões temporárias ou alterações imediatas requeridas no interesse da segurança; e

(3) Os métodos pelos quais o pessoal do operador aéreo e as organizações concernentes são avisados das alterações.

(e) O conteúdo do MCM pode ser baseado em códigos de prática da indústria ou referir-se a eles.

(f) Na compilação do MCM, o operador aéreo pode aproveitar o conteúdo de outros documentos relevantes. O material produzido pelo operador aéreo para a parte do MCM relativa ao tipo de aeronaves pode ser suplementado com, ou substituído pelas partes aplicáveis dos Manuais do Fabricante da aeronave ou de componentes da aeronave:

- (1) Se o operador aéreo optar por utilizar material de uma outra fonte no MCM, o material aplicável deve ser copiado e incluído directamente na parte relevante do MCM ou conter uma referência à secção apropriada desse material;
 - (2) Se o operador aéreo optar por utilizar material de uma outra fonte isto não releva o operador aéreo da responsabilidade de verificar a aplicabilidade e adequabilidade desse material. Deve ser indicado o estado de qualquer material recebido de uma fonte externa através de uma declaração no MCM.
- (g) O MCM do titular do COA, o qual pode ser emitido em partes separadas, deve conter a seguinte informação:
- (1) Uma descrição dos acordos administrativos entre o titular do COA e a OMA;
 - (2) Uma descrição dos procedimentos exigidos para garantir que cada aeronave operada está em condições de navegabilidade;
 - (3) Uma descrição dos procedimentos exigidos para garantir que o equipamento de emergência de cada voo está apto para o serviço;
 - (4) Os nomes e funções da pessoa ou pessoas a quem é exigido que se certifiquem que toda a manutenção foi executada de acordo com o MCM;
 - (5) Uma referência ao programa de manutenção exigido na subsecção 310.01.D.160;
 - (6) Uma descrição dos métodos empregados para preencher e manter os registos de manutenção do operador aéreo exigido na subsecção 310.01.D.140;
 - (7) Uma descrição dos procedimentos para seguir, avaliar e reportar a experiência operacional e de manutenção para todas as aeronaves;
 - (8) Uma descrição dos procedimentos para notificar falhas, avarias, defeitos e outras ocorrências que causem, ou possam causar, um impacto adverso na navegabilidade contínua da aeronave;
 - (9) Uma descrição dos procedimentos para obtenção e avaliação das recomendações e informações sobre a navegabilidade contínua e implementação de quaisquer acções resultantes, por parte da organização responsável pelo desenho do tipo, devendo implementar tais acções consideradas necessárias pelo Estado de Registo;
 - (10) Uma descrição dos procedimentos para implementação da informação de navegabilidade contínua mandatória conforme exigido no parágrafo (5) (a) da subsecção 310.01.D.110;
 - (11) Uma descrição do estabelecimento e manutenção de um sistema de análise e seguimento contínuo do desempenho e eficiência do programa de manutenção de modo a corrigir qualquer deficiência nesse programa;
 - (12) Uma descrição dos tipos e modelos de aeronave aos quais o manual se aplica;
 - (13) Uma descrição dos procedimentos para garantir que as deficiências que afectam as navegabilidades são registadas e rectificadas; e
 - (14) Uma descrição dos procedimentos para informar o Estado de Registo sobre ocorrências significativas durante o serviço.
- (h) Ninguém pode fornecer para uso do seu pessoal no transporte aéreo comercial qualquer MCM, ou parte deste manual, que não tenha sido revisto e aprovado pela Autoridade Aeronáutica para o titular do COA.
- (i) A concepção do MCM deve observar os princípios relativos aos factores humanos.
- (j) O MCM do titular do COA, o qual pode ser emitido em partes separadas, deve conter a seguinte informação:
- (1) Os nomes e funções da pessoa ou pessoas a quem é exigido que se certifiquem que toda a manutenção foi executada de acordo com o MCM;
 - (2) Os procedimentos a serem seguidos para satisfazer a responsabilidade de manutenção referida na subsecção 310.01.D.110 e as fun-

- ções da qualidade previstas na subsecção 310.01.B.215;
- (3) Excepto nos casos em que o titular do COA é adequadamente aprovado como uma OMA de acordo com o RACSTP Parte 145, podendo tais detalhes serem incluídos no MPM da OMA:
- i. Uma descrição dos acordos administrativos entre o titular do COA e a OMA.
- (4) Uma referência ao programa de manutenção exigido na subsecção 310.01.D.150;
- (5) Uma descrição dos métodos empregados para preencher e manter os registos de manutenção do operador aéreo exigidos na subsecção 310.01.D.130;
- (6) Uma descrição dos procedimentos para seguir, avaliar e reportar a experiência operacional e de manutenção para todas as aeronaves;
- (7) Uma descrição dos procedimentos para notificar falhas, avarias, defeitos e outras ocorrências que causem, ou possam causar, um impacto adverso na navegabilidade contínua da aeronave;
- (8) Uma descrição dos procedimentos para obtenção e avaliação das recomendações e informações sobre a navegabilidade contínua e implementação de quaisquer acções resultantes, por parte da organização responsável pelo desenho do tipo, devendo implementar tais acções consideradas necessárias pelo Estado de Registo;
- (9) Uma descrição dos procedimentos para implementação da informação de navegabilidade contínua mandatória conforme exigido no parágrafo (5) (a) da subsecção 310.01.D.110;
- (10) Uma descrição do estabelecimento e manutenção de um sistema de análise e seguimento contínuo do desempenho e eficiência do programa de manutenção de modo a corrigir qualquer deficiência nesse programa;
- (11) Uma descrição dos tipos e modelos de aeronave aos quais o manual se aplica;
- (12) Uma descrição dos procedimentos para garantir que as deficiências que afectam as navegabilidades são registadas e rectificadas;
- (13) Uma descrição dos procedimentos para informar o Estado de Registo sobre ocorrências significativas durante o serviço;
- (14) Uma descrição dos procedimentos exigidos para garantir que cada aeronave operada esta em condições de navegabilidade;
- (15) Uma descrição dos procedimentos exigidos para garantir que o equipamento de emergência de cada voo está apto para o serviço;
- (16) Uma descrição dos procedimentos para a introdução de novas aeronaves na frota;
- (17) Uma descrição dos procedimentos para avaliar as capacidades das organizações contratadas;
- (18) Uma descrição dos procedimentos para o controlo e aprovação de grandes reparações e modificações.
- (k) O MCM deve seguir o seguinte modelo e conteúdo.
- Nota: O manual pode ser compilado por qualquer ordem de matéria e as matérias combinadas desde que todas as matérias aplicáveis sejam abrangidas por este manual.*
- (l) O MCM deve seguir a seguinte estrutura:
- (1) Parte 1 Organização geral
 - (2) Parte 2 Procedimentos de Controlo de Manutenção
 - (3) Parte 3 Sistema da qualidade
 - (4) Parte 4 Manutenção contratada
 - (5) Parte 5 Apêndices - (Modelos de documentos)
- (m) O MCM deve incluir o seguinte conteúdo:
- (1) Um índice;
 - (2) Uma lista de páginas efectivas e suas datas efectivas;
 - (3) O registo de emendas e revisões com datas de inserção e datas de efetividade;

(4) Um sistema para registar revisões temporárias / imediatas;

(5) Uma lista de distribuição, incluindo :

- i) o pessoal de gestão do operador e outro pessoal, conforme necessário;
- ii) a organização de manutenção aprovada contratada;
- iii) o INAC e a Autoridade do Estado de registo, se diferente do INAC. Explicações e definições de termos e palavras usadas no manual.

PARTE 1 ORGANIZAÇÃO GERAL

1.1 Compromisso corporativo pelo administrador responsável.

(a) O compromisso corporativo do operador, assinado pelo administrador responsável, de que o MCM e quaisquer Manuais associados definem a conformidade da organização com os regulamentos aplicáveis e os termos e condições do certificado do operador aéreo e que as instruções de manutenção e operação nelas contidas devem ser cumpridas, a todo o tempo, pelo pessoal relevante no exercício das suas funções.

(b) A declaração do administrador responsável deve ter a seguinte redação, ou similar, desde que a intenção não seja alterada:

"Este manual define a organização e procedimentos com base nos quais o INAC emitiu o certificado do operador aéreo.

Estes procedimentos são aprovados pelo abaixo assinado e devem ser cumpridos, conforme aplicáveis, de modo a garantir que todas as tarefas de controle de manutenção da frota de aeronaves do ... (nome do operador) ... sejam realizadas atempadamente e de acordo as normas aprovadas.

É aceite, que estes procedimentos não anulam a necessidade de cumprir com quaisquer regulamentos novos ou emendados, que tenham sido publicados posteriormente, quando esses regulamentos novos ou emendados estejam em conflito com estes procedimentos.

É compreendido que o INAC mantém a aprovação desta organização, enquanto o INAC estiver convencido de que estes procedimentos estão sendo seguidos e o padrão dos trabalhos é mantido.

É compreendido que o INAC reserva-se o direito de suspender, alterar ou revogar o certificado do operador aéreo se o INAC tiver provas de que estes procedimentos não são seguidos e os padrões não são mantidos.

Assinatura Data

Administrador Responsável e ... (posição) ...

Por e em nome de ... (nome da organização) ... "

1.2 Informações gerais:

(a) Breve descrição da organização, o modo como ela está estruturada sob a gestão do administrador responsável, incluindo uma referência ao organograma referido em 1.4

(b) Relacionamento com outras organizações:

(1) No caso de um grupo, as relações específicas com outros membros do grupo.

(2) Se a organização pertence a um consórcio, este facto deve ser indicado, especificando os outros membros, bem como o âmbito da organização (por exemplo, operações, manutenção, etc.);

(c) Aeronaves operadas - composição da frota (categoria da aeronave e número da aeronave por modelo). Exemplo:

- 2 B737-300
- 3 B737-400
- 1 A320-200
- 14 F27 (MK500), etc ...

A composição da frota com relação à matrícula das aeronaves é dada pelo COA atualizado do [operador]

(d) Tipo de operação (por exemplo, comercial, regular/charter, longo curso/regional, regiões / países / continentes para onde opera)

(e) Âmbito do trabalho.

Uma descrição do âmbito do trabalho da organização. As funções de controlo de manutenção contratadas devem ser referidas.

(f) Instalações.

Uma descrição geral e localização das instalações.

1.3 Pessoal de gestão.

(a) Administrador responsável.

Funções e responsabilidades para demonstrar que tem autoridade corporativa para assegurar que todas as atividades de manutenção possam ser financiadas e realizadas de acordo com o padrão exigido.

(b) Responsável designado para controlo da manutenção.

Responsabilidade por garantir que toda a manutenção seja realizada a tempo e a um padrão aprovado.

(c) Funções e responsabilidades de:

- (1) O responsável designado para manutenção;
- (2) Outro pessoal de gestão responsável pelo controlo da manutenção;
- (3) O responsável da qualidade, com relação à monitorização da qualidade do sistema de manutenção.

(d) Recursos de mão-de-obra e política de formação:

- (1) Números aproximados para mostrar que o número de pessoas dedicadas ao desempenho das atividades de aeronavegabilidade permanente é adequado. O seguinte é um exemplo:

	Tempo Integral	Tempo Parcial em equivalência com o Tempo Integral
Monitorização da qualidade	AA	aa = AA'
Gestão da aeronavegabilidade permanente	BB	bb = BB'
(Informação detalhada acerca do grupo do pessoal de gestão)	BB1	bb1 = BB1'
	BB2	bb2 = BB2'
Outros...	CC	cc = CC'
Total	TT	tt = TT'
Total Homens/Hora	TT + TT'	

- (2) Política de Formação. Uma declaração mostrando que os padrões de formação e qualificação do pessoal citado acima são consistentes com o tamanho e a complexidade da organização. Uma declaração explicando como a necessidade de formação recorrente é avaliada e como é realizado o acompanhamento e registo de formação.

1.4 Organograma de gestão

1.4.1 Organograma geral da organização;

1.4.2 Organograma do sector de manutenção;

1.5 Procedimento de notificação à Autoridade sobre alterações nas atividades, aprovação, localização ou pessoal da organização.

Uma explicação sobre quando a organização deve informar o INAC antes de incorporar as mudanças propostas.

1.6 Procedimentos de emenda ao manual.

Devem incluir:

- (a) Uma indicação de quem é responsável pela emenda do manual e submissão das emendas ao INAC para aprovação.

- (b) Uma declaração das condições que exigem emenda ao manual, de que o manual irá incluir qualquer material exigido pelo INAC e que será mantido atualizado.
- (c) Uma declaração de que as emendas e revisões manuscritas não são permitidas, exceto em situações que exigem uma emenda ou revisão imediata no interesse da segurança;
- (d) Uma declaração de que as emendas e revisões estão sujeitas a aprovação prévia pelo INAC e que devem ser submetidas pelo menos 30 dias antes da data pretendida de aplicação.
- (e) Uma descrição do sistema de distribuição dos manuais, emendas e revisões;
- (f) Uma descrição do sistema de anotação de páginas ou parágrafos e suas datas efetivas;
- (g) Um meio de indicar alterações nas páginas de texto e, na medida do possível, nos gráficos e diagramas;

PARTE 2: PROCEDIMENTOS DE CONTROLO DE MANUTENÇÃO

2.1 Utilização da caderneta técnica da aeronave e aplicação da MEL.

- (a) Caderneta técnica da aeronave.
 - (1) **Geral.**

O objetivo do sistema de caderneta técnica da aeronave.
 - (2) **Instruções de uso.**

Instruções de uso da caderneta técnica da aeronave. Responsabilidades do pessoal de manutenção e da tripulação. Os modelos da caderneta técnica de bordo devem ser incluídas na Parte 5 "Apêndices", incluindo instruções de preenchimento, suficientemente detalhadas.
 - (3) **Aprovação da caderneta técnica da aeronave.**

A responsabilidade de submeter a caderneta técnica da aeronave e qualquer emenda subsequente à aprovação do INAC e o procedimento a ser seguido.

(b) Aplicação MEL

(1) Geral.

Uma explicação geral do que é um documento MEL.

(2) Categorias MEL.

(3) Aplicação.

O modo como o pessoal de manutenção identifica uma limitação da MEL à tripulação da aeronave, com uma referência aos procedimentos da caderneta técnica.

(4) Aceitação pela tripulação.

O modo como a tripulação notifica a sua aceitação ou não aceitação do deferimento pela MEL na caderneta técnica da aeronave.

(5) Gestão dos limites de tempo da MEL.

O sistema para garantir que o defeito seja realmente corrigido antes do prazo especificado na MEL (por exemplo, caderneta técnica ou um sistema específico de acompanhamento, tal como um sistema de planeamento e processamento de dados).

(6) Excedencia do limite de tempo da MEL.

Uma descrição das funções e responsabilidades específicas de controlo de extensões à MEL quando o INAC concede ao operador uma autorização para exceder o prazo da MEL sob condições específicas.

2.2 Aptidão para serviço.

Uma descrição dos procedimentos do operador para o preenchimento e assinatura da declaração de conformidade de manutenção.

2.3 Programas de manutenção de aeronaves - desenvolvimento, emenda e aprovação.

(a) Geral.

Objetivo do programa de manutenção de fornecer instruções de planeamento de manutenção necessárias para a operação segura da aeronave.

(b) Conteúdo.

Uma explicação do (s) formato(s) dos programas de manutenção das aeronaves da organização.

(c) Desenvolvimento.

(1) Fontes.

Uma explicação de navegabilidade, quais são as fontes (por exemplo, MRB, MPD, Manual de Manutenção, etc.) usadas na elaboração do programa de manutenção da aeronave.

(2) Responsabilidades.

Quem é responsável pelo desenvolvimento do programa de manutenção.

(3) Emendas do manual.

Uma descrição do sistema estabelecido para garantir a validade contínua do programa de manutenção da aeronave, incluindo como qualquer informação relevante é usada para atualizar o programa de manutenção da aeronave (por exemplo, emendas do MRB, SBs, modificações, experiência de serviço e relatórios de fiabilidade).

(4) Aceitação pela Autoridade.

Responsabilidade pela submissão do programa de manutenção ao INAC e o procedimento correspondente e, em particular, a questão da aprovação pelo INAC da variação aos intervalos de manutenção. Se a organização tiver sido autorizada pelo INAC para aprovar internamente certas alterações, especificar os tipos de alteração em questão e quais são os procedimentos de aprovação.

2.4 Registos de tempos de voo e de aeronavegabilidade permanente, responsabilidades, retenção, acesso.

(a) Registo de horas e ciclos.

Uma explicação de como a organização tem acesso às informações atualizadas de tempos de voo e ciclos e como são processadas através da organização.

(b) Registos.

Os tipos de documentos da organização que devem ser mantidos e quais os prazos de retenção para cada um deles. Isso pode ser fornecido por uma tabela ou série de tabelas que poderão incluir o seguinte:

- i) Família do documento (se necessário);
- ii) Nome do documento;
- iii) Período de retenção;
- iv) Pessoa responsável pela retenção;
- v) Local de retenção.

(c) Preservação de registos.

Uma descrição dos meios fornecidos para proteger os registos de incêndio, inundações, etc., bem como os procedimentos específicos em vigor para garantir que os registos não sejam alterados durante o período de retenção (especialmente para o registo computadorizado).

(d) Transferência de registos de aeronavegabilidade permanente.

Um procedimento para a transferência de registos, no caso de compra / tomada em locação, venda / cessação em locação e transferência de uma aeronave para outra organização. Especificar quais os registos que devem ser transferidos e quem é responsável pela sua coordenação (se necessário) da transferência.

2.5 Cumprimento e controle de diretivas de aeronavegabilidade (ADs).

Uma descrição que demonstra o estabelecimento de um sistema abrangente de gestão de ADs. Podem ser incluídos os seguintes sub-parágrafos:

(a) Informações sobre diretivas de aeronavegabilidade.

As fontes de informação das ADs e quem as recebe na organização.

(b) Decisão de aplicação da diretiva de aeronavegabilidade.

Explicar como e por quem a informação da AD é analisada e que tipo de informação é fornecida às organizações contratadas de manutenção para planear e executar a diretiva de aeronavegabilidade. Isto deve

incluir, conforme necessário, um procedimento específico de gestão de diretivas de aeronavegabilidade de emergência.

(c) Controlo de diretivas de aeronavegabilidade.

Uma descrição de como a organização consegue garantir que todas as ADs aplicáveis são executadas e que são cumpridas a tempo. Isso deve incluir um sistema em anel fechado que permita verificar que para cada directiva nova ou revisada e para cada aeronave:

- i) a AD não é aplicável ou,
- ii) se a AD for aplicável:
- iii) a AD ainda não foi cumprida, mas o prazo não foi excedido,
- iv) a AD foi cumprida e todas as inspeções repetitivas estão identificadas e executadas.

Este pode ser um processo contínuo ou pode ser baseado em avaliações agendadas.

2.6 Análise da efetividade do (s) programa (s) de manutenção.

Uma descrição das ferramentas utilizadas para analisar a eficiência do programa de manutenção (por exemplo, reportes dos pilotos, regressos à base, consumo de peças, ocorrência técnica e defeito repetitivo, análise de atrasos técnicos [por meios estatísticos, se relevante], análise de incidentes técnicos (através de estatísticas se relevante], etc ...). A indicação de por quem e como esses dados são analisados, qual é o processo de decisão de tomada de ação e que tipo de ação pode ser tomada (por exemplo, emenda do programa de manutenção, emenda de procedimentos operacionais ou de manutenção, etc ...)

2.7 Política de incorporação de modificações não obrigatórias.

Uma descrição de como as informações de modificações não obrigatórias é processada na organização, quem é responsável pela sua avaliação considerando as necessidades e a experiência operacional próprias do operador, quais os principais critérios de decisão e quem toma a decisão de implementar ou não uma modificação não obrigatória).

2.8 Padrões para grandes reparações / modificações.

Um procedimento para a avaliação do status de aprovação de qualquer grande modificação antes da incorporação. Esse procedimento deve incluir a avaliação da necessidade de aprovação por parte do INAC ou do organismo de concepção. Deve também identificar o tipo de aprovação exigida e o procedimento a seguir para que uma modificação seja aprovada pelo INAC ou pelo organismo de concepção.

2.9 Relatórios de defeitos e ocorrências.

(a) Análise.

Uma descrição de como os relatórios de defeitos fornecidos pelas organizações de manutenção contratadas é processada pela organização.

(b) A ligação com os fabricantes e autoridades reguladoras.

Um procedimento para estabelecer a ligação com o fabricante e a Autoridade, quando um relatório de defeito revela que é provável que esse mesmo defeito pode ocorrer em outras aeronaves.

(c) Política de deferimento de defeitos.

Um procedimento para garantir que o deferimento de qualquer defeito não irá resultar em qualquer problema de segurança, incluindo a coordenação adequada com o fabricante.

(d) Relatórios obrigatórios de ocorrências.

Procedimento para notificar o INAC de ocorrências significativas em serviço.

2.10 Atividade de engenharia.

Uma descrição do âmbito das atividades de engenharia da organização em termos de aprovação de modificações e reparações. Procedimento para desenvolver e submeter um projeto de modificação / reparação à aprovação do INAC e incluindo a referência à documentação de suporte e formulários utilizados. A identidade da pessoa encarregada de aceitar o projeto antes da submissão à Autoridade.

2.11 Programas de fiabilidade.

(a) Explicar, adequadamente, a gestão do programa de fiabilidade, fazendo referência, pelo menos, ao seguinte:

- (1) Extensão e âmbito dos programas de fiabilidade do operador,
- (2) Estrutura organizacional específica, funções e responsabilidades,
- (3) Estabelecimento de dados de fiabilidade,
- (4) Análise dos dados de fiabilidade,
- (5) Sistema de ação corretiva (emenda do programa de manutenção),
- (6) Avaliações programadas (reuniões de fiabilidade, participação do INAC).

(b) O programa pode ser, se necessário, subdividido da seguinte forma:

- (1) Célula;
- (2) Propulsão;
- (3) Componentes

2.12 Inspeções pré-voo.

Uma descrição de como o âmbito e a definição das inspeções pré-voo, que geralmente são realizadas pela tripulação, são mantidos consistentes com o âmbito da manutenção realizada pelas organizações de manutenção contratadas. Uma descrição de como uma emenda ao conteúdo da inspeção pré-voo, sempre que necessária, é feita em simultâneo com a emenda ao programa de manutenção:

- (a) Preparação de aeronaves para voo;
- (b) Funções de assistência em terra contratadas;
- (c) Equipamento de emergência;
- (d) A aceitação pelo piloto;
- (e) Segurança do carregamento da carga e bagagem;
- (f) Controlo do reabastecimento, quantidade / qualidade;

(g) Controlo de contaminação por neve, gelo, poeira e areia a um padrão aprovado.

2.13 Pesagem de aeronaves.

Declarar quando é que uma aeronave deve ser pesada (por exemplo, após uma grande modificação devido aos requisitos operacionais de peso e centragem, etc.) quem a executa, de acordo com que procedimento, quem calcula o novo peso e centragem e como o resultado é processado na organização.

2.14 Procedimentos de voos teste.

Explicar como o procedimento de voo de teste é estabelecido de modo a alcançar o objetivo pretendido (por exemplo, depois de uma verificação de manutenção aprofundada, após a instalação ou remoção do motor ou de comandos de voo, etc.) e os procedimentos para autorizar o voo de teste (a descrição dos critérios para a realização de um voo de teste é normalmente incluída no programa de manutenção da aeronave).

2.15 Locação de aeronaves.

Uma descrição dos acordos de locação de aeronave existentes e responsabilidades de manutenção relacionadas.

2.16 Procedimentos de manutenção para operações que requerem autorização especial.

Uma descrição dos procedimentos de manutenção relativos a quaisquer autorizações especiais concedidas ao operador, de acordo com as especificações de operação.

- (a) RVSM;
- (b) PBN;
- (c) EDTO;
- (d) VFR;
- (e) Mercadorias perigosas;
- (f) EFBs;
- (g) Outros

PARTE 3 SISTEMA DA QUALIDADE

3.1 Política da qualidade, organização do sistema da qualidade

(a) Política da qualidade de aeronavegabilidade permanente.

Uma declaração formal da Política de Qualidade que seja um compromisso sobre o que o Sistema de Qualidade pretende alcançar, incluindo, no mínimo, a monitorização da conformidade com esta Parte e quaisquer padrões adicionais especificados pela organização.

(b) Organização do Sistema da Qualidade, Funções e Responsabilidades:

- (1) Organograma;
- (2) Funções e responsabilidades:
 - i) Administrador responsável;
 - ii) Responsável da qualidade;
 - iii) Pessoal de gestão;
 - iv) Auditores da qualidade.

(c) Formação do pessoal de auditoria da qualidade.

Uma descrição dos padrões exigidos de formação e qualificação dos auditores. Quando uma pessoa atua como auditor a tempo parcial, deve ser enfatizado que esta pessoa não deve estar diretamente envolvida na atividade por ela auditada.

3.2 Plano da qualidade e procedimentos de auditoria.

(a) Plano da qualidade.

Uma descrição de como o plano da qualidade é estabelecida. O plano da qualidade deve consistir de um cronograma de auditoria e amostragem abrangendo todas as áreas específicas a esta Subparte num período definido de tempo. O processo de agendamento também deve ser dinâmico e permitir avaliações especiais quando tendências ou preocupações são identificadas. Em caso de subcontratação, este parágrafo deve também abordar o planeamento da auditoria às subcontratadas com a mesma frequência que o resto da organização.

(b) Procedimento de auditoria da qualidade.

Um procedimento, suficientemente detalhado, abordando todas as etapas de uma auditoria, desde a preparação até a conclusão, mostrando o formato do relatório de auditoria (por exemplo, de acordo com o parágrafo 5.1 "modelo de documento") e explicando as regras de distribuição dos relatórios de auditoria na organização (por exemplo: envolvimento do responsável da qualidade, administrador responsável, responsável designado, etc.). Deve ser incluída a referência às listas de verificação utilizadas para monitorar a conformidade.

(c) Auditoria de seguimento da qualidade e procedimento de ação corretiva.

Uma descrição do sistema implementado para garantir que as ações corretivas sejam implementadas a tempo e que o resultado da ação corretiva atinja o objetivo pretendido. (Por exemplo, quando este sistema consiste na revisão periódica das ações corretivas, devem ser dadas instruções sobre como essas avaliações devem ser conduzidas e o que deve ser avaliado).

(d) Avaliação pela gestão.

Uma descrição do sistema para a avaliação pela gestão da efetividade do sistema da qualidade em atingir os objetivos declarados. A revisão pela gestão deve considerar os resultados das inspeções, auditorias e outros indicadores da qualidade e identificar e corrigir tendências negativas. A revisão pela gestão deve fornecer um relatório escrito com conclusões e recomendações para ação.

(e) Registos do sistema de qualidade.

Uma descrição do sistema para a retenção dos registos que documentam os resultados do programa de garantia da qualidade pelos prazos requeridos (planos de auditoria, relatórios de inspeções e auditorias da qualidade; relatórios de ações corretivas, relatórios de seguimento e fecho de auditorias, relatórios das revisões pela gestão).

3.3 Procedimentos de monitorização da qualidade.

Uma descrição dos procedimentos de monitorização de todas as atividades de aeronavegabilidade permanente do operador, conforme previsto no manual, incluindo:

3.3.1 Monitorização das atividades de gestão da aeronavegabilidade permanente.

Um procedimento para avaliar periodicamente as atividades do pessoal de gestão da manutenção e como eles exercem as suas funções, conforme definido na Parte 1.

3.3.2 Monitorização da efetividade do (s) programa (s) de manutenção.

Um procedimento para avaliar periodicamente que a efetividade do programa de manutenção é efetivamente analisada conforme definido na Parte 2.

3.3.3 Monitorando que toda a manutenção é realizada por uma organização de manutenção apropriada.

Um procedimento para verificar periodicamente que a aprovação da organização de manutenção contratada é relevante para a manutenção que está sendo realizada na frota do operador. Isso pode incluir informações de *feedback* de qualquer organização contratada em qualquer emenda em curso, ou prevista, a fim de garantir que o sistema de manutenção permaneça válido e antecipar qualquer alteração necessária nos contratos de manutenção. Se necessário, o procedimento pode ser subdividido da seguinte forma:

- (a) Manutenção da aeronave;
- (b) Motores;
- (c) Componentes

3.3.4 Monitorização de que toda manutenção contratada é realizada de acordo com o contrato, incluindo subcontratados utilizados pelo contratante de manutenção.

Um procedimento para verificar periodicamente que o pessoal de gestão da aeronavegabilidade permanente esteja convencido de que toda manutenção contratada é realizada de acordo com o contrato. Pode incluir um procedimento para garantir que o sistema permite que todo o pessoal envolvido no con-

trato (incluindo os contratados e seus subcontratados) conheça os seus termos e que, para qualquer alteração ao contrato, a informação relevante é disseminada dentro da organização e ao contratado.

PARTE 4 MANUTENÇÃO CONTRATADA

4.1 Procedimento de seleção da organização de manutenção.

- (a) Uma explicação de como uma organização de manutenção contratada é selecionada pela organização. A seleção não deve limitar-se à verificação de que a organização está devidamente aprovada para o tipo da aeronave, mas também de que a organização possui capacidade industrial para realizar a manutenção necessária. Este procedimento de seleção deve, de preferência, incluir um processo de revisão do contrato, a fim de garantir que:
 - (1) o contrato é abrangente e que nenhuma lacuna ou área pouco clara permanece,
 - (2) todos os envolvidos no contrato (tanto no operador quanto na organização de manutenção) concordam com os termos do contrato e compreendem plenamente a sua responsabilidade.
 - (3) que as responsabilidades funcionais de todas as partes são claramente identificadas.
- (b) Um procedimento para notificar o INAC de alterações ao contrato de manutenção.
- (c) Uma descrição dos contratos de manutenção em vigor.
- (d) Uma descrição dos procedimentos relevantes identificados nos contratos de manutenção.

4.2 Auditoria da qualidade das aeronaves.

O procedimento para realizar uma auditoria da qualidade de uma aeronave. Este procedimento deve abranger:

- (a) conformidade com os procedimentos aprovados;
- (b) a manutenção contratada é realizada de acordo com o contrato;
- (c) a conformidade contínua com esta Parte.

PARTE 5 APÊNDICES

5.1 Modelos de documentos.

5.2 Lista de pessoal responsável pela manutenção

5.3 Lista de subcontratados. Indicar que a lista deve ser revista periodicamente.

5.4 Lista de organizações de manutenção aprovadas contratadas. Indicar que a lista deve ser revista periodicamente.

5.5 Cópia de contratos para trabalhos subcontratados.

5.6 Cópia de contratos com organizações de manutenção aprovadas.

5.7 Declaração completa de conformidade com a parte do Regulamento aplicável.

NI: 310.01.D.150 Programa de manutenção de aeronaves

(i) O programa de manutenção deve seguir o seguinte modelo e conteúdo:

1.1 Requisitos gerais

1.2 O programa de manutenção deve conter as seguintes informações básicas.

1.2.1 O tipo, modelo e matrícula da aeronave, motores e, quando aplicável, das unidades de potencia auxiliar e das hélices.

1.2.2 O nome e o endereço do proprietário ou operador.

1.2.3 A referência, a data e número de emissão do programa de manutenção aprovado.

1.2.4 Uma declaração assinada pelo proprietário ou operador, no sentido de que a aeronave especificada será mantida de acordo com o programa e que o programa será revisto e actualizado conforme requerido.

1.2.5 Índice, lista de páginas efectivas e o registo das revisões do documento.

1.2.6 Períodos de verificação reflectindo a antecipação da utilização; inclusão de uma tolerância in-

ferior a 25%. Quando não for possível as previsões da utilização devem ser incluídos os limites por calendário.

1.2.7 Procedimento para escalonamento, quando aplicável e aceite pela Autoridade Aeronáutica.

1.2.8 Procedimento para registar a data e referência das revisões aprovadas no programa de manutenção.

1.2.9 Tarefas de manutenção pré-voo que são realizadas por pessoal de manutenção.

1.2.10 As tarefas e os períodos (intervalos / frequências) das inspecções, incluído o tipo e grau de inspecção em que cada parte da aeronave, motores, APU, hélices, componentes, acessórios, equipamentos, instrumentos, aparelhos eléctricos e rádio, juntamente com os sistemas associados devem ser inspeccionados.

1.2.11 Os períodos a que os componentes devem ser verificados, limpos, lubrificados, carregados/abastecidos, ajustados e testados.

1.2.12 Detalhes dos requisitos do sistema de envelhecimento de aeronaves (*ageing*) com algum programa por amostragem, se aplicável.

1.2.13 Detalhes de programas de manutenção estruturais específicos, se aplicável, incluindo, mas não limitado a:

a) Programas de inspecção estrutural suplementar e tolerância ao dano (SSID);

b) Programas de manutenção estrutural resultantes de boletins de serviços dos titulares do certificado de tipo;

c) Prevenção e controlo de corrosão;

d) Avaliação de reparações;

e) Extensão dos danos por fadiga.

1.2.14 Detalhes e procedimentos para controlo de configuração de limitações críticas de projecto (CDCCL), se aplicável.

1.2.15 Declaração do limite de validade do programa estrutural descrito em 1.1.13, se aplicável.

1.2.16 Períodos para revisão geral de componen-

tes ou períodos para substituições de componentes.

1.2.17 Referência cruzada a outros documentos aprovados pela Autoridade Aeronáutica relacionados com:

- a) Limites de vida obrigatórios;
- b) Certification Maintenance Requirements (CMR's), se aplicável;
- c) Directivas de Navegabilidade (AD's);
- d) Identificação específica da situação dos itens acima descritos.

Nota: Para evitar variações inadvertidas dessas tarefas ou respectivos intervalos, esses itens não devem ser incluídos na parte principal do programa de manutenção, ou qualquer sistema de controlo de planeamento, sem identificação específica do seu estatuto obrigatório.

1.2.18 Detalhes ou referência cruzada a qualquer programa de fiabilidade ou método estatístico para supervisão contínua, se aplicável.

1.2.19 Declaração de que as práticas e procedimentos devem ser nos moldes especificados pelo titular do certificado de tipo nas instruções de Manutenção.

1.2.20 Cada tarefa de manutenção (i.e, inspeções detalhada, visual, geral) deve estar definida na secção de definições.

2 Origem do programa

2.1 O programa de manutenção deve ser baseado no MRB report, no MPD do titular do certificado de tipo ou no Capítulo 5 do Manual de Manutenção.

2.2 Para uma aeronave com certificado de tipo novo, o operador aéreo considere meticulosamente as recomendações dos fabricantes (e o MRB, se aplicável), juntamente com outra informação de aeronavegabilidade, de forma a produzir um programa de manutenção realista.

2.3 Para tipos de aeronave existentes é permitido fazer comparações com programas de manutenção previamente aprovados. Não pode ser assumido que o programa aprovado para um determinado operador será automaticamente aprovado para outro ope-

rador.

2.3.1. Ao avaliar o programa de manutenção já existente, deve ser feita uma avaliação relativamente à utilização da aeronave/frota, taxa de aterragem, equipamentos instalados e em particular a experiência operacional.

2.3.2. Quando a Autoridade Aeronáutica não esteja convencida de que o programa de manutenção proposto pode ser utilizado, a autoridade deve solicitar alterações adequadas, tais como tarefas de manutenção adicionais ou de escalonamento das frequências das tarefas, conforme necessário.

2.4 CDCCL

2.4.1 Para o tipo de aeronave em que foi identificado pelo titular do certificado de tipo/STC a existência de CDCCL e devem ser desenvolvidas instruções de manutenção.

2.4.2 CDCCL são características da instalação aeronave ou componente que devem ser mantidos durante as modificações, alterações, reparação ou manutenção programada durante a vida operacional da aeronave, componente ou parte aplicável.

3.0 Revisões

3.1.1. As alterações ao programa de manutenção devem ser feitas, para reflectir as alterações das recomendações do titular do certificado de tipo, modificações, experiência operacional, ou de acordo com procedimento aprovado pela Autoridade Aeronáutica.

3.1.2. Alteração dos intervalos através de um procedimento aprovado pela Autoridade Aeronáutica.

3.1.3. Alteração dos intervalos aprovados pela Autoridade Aeronáutica.

4 Variações permitidas aos intervalos de manutenção (com excepção dos itens identificados em 1.1.17).

As variações dos intervalos estabelecidos no programa de manutenção (com excepção dos itens identificados em 1.1.17), só são permitidas com a aprovação da Autoridade ou através de um procedimento

desenvolvido no programa de manutenção e aprovado pela Autoridade.

5 Análise periódica do conteúdo do programa de manutenção aprovada

5.1 O operador deve proceder a análises periódicas do programa de manutenção para assegurar que reflecte as actualizações das recomendações do titular do certificado de tipo, revisões do MRB, se aplicável, requisitos obrigatórios e necessidades de manutenção da aeronave.

5.2 O operador deve rever anualmente o programa de manutenção para assegurar a validade contínua à luz da experiência operacional.

6 Programa de fiabilidade

6.1 Aplicabilidade

6.1.1 O programa de fiabilidade deve ser desenvolvido nos casos em que:

- a) O programa de manutenção da aeronave baseia-se numa lógica de MSG-3;
- b) O programa de manutenção da aeronave inclui componentes em “condition monitoring”;
- c) O programa de manutenção da aeronave não inclui intervalos de revisão geral (overhaul) para a totalidade dos componentes de sistemas crítico;
- d) Tal seja estabelecido pelo MPD do fabricante ou pelo MRB.

6.1.2 O programa de fiabilidade não necessita ser desenvolvido nos casos em que:

- a) O programa de manutenção da aeronave baseia-se numa lógica de MSG-1 ou MSG-2 mas apenas prevê itens com tempo de vida limitada ou “on condition”;
- b) A aeronave não é de grandes dimensões ($MMD \leq 5700$ kg ou helicóptero monomotor);
- c) O programa de manutenção da aeronave prevê intervalos de revisão geral para todos os componentes de sistemas críticos.

6.1.3 Ainda que perante um caso de não obrigatoriedade, o proprietário / operador pode desenvolver o seu próprio programa de fiabilidade.

6.2 Aplicabilidade a pequenas frotas

6.2.1 Frota inferior a 6 aeronaves do mesmo tipo.

6.2.2 A obrigatoriedade do desenvolvimento de um programa de fiabilidade independe da dimensão da frota.

6.2.3 O programa de fiabilidade deve ser coerente com a dimensão e complexidade da operação.

6.2.4 A utilização de níveis de alerta deve ser criteriosa e cuidada.

6.2.5 Ao desenvolver um programa de fiabilidade deve-se ter em consideração:

- a) Focagem em áreas onde é possível coligir e processar informação suficiente;
- b) Como é utilizado o suporte da engenharia.

6.2.6 Análise conjunta e dados obtidos com base nos acordos de partilha (*pooling*) (o parágrafo 1.6 especifica as condições).

6.2.7 Caso não sejam possíveis acordos de partilha (*pooling*) para angariação de dados, foram impostas restrições adicionais aos intervalos das tarefas definidas pelo MPD/ MRB.

Suporte de engenharia

6.3.1 Estão disponíveis pessoas qualificadas e em número suficiente para o grupo de fiabilidade (com experiência de engenharia apropriada e compreensão dos conceitos de fiabilidade).

6.3.2 Se a organização falhar na evidência de pessoal qualificado para o programa de fiabilidade, a Autoridade Aeronáutica rejeitará a aprovação deste programa e consequentemente do Programa de manutenção da aeronave.

6.4 Tarefas de continuidade de aeronavegabilidade

6.4.1 Caso o programa de manutenção requer um programa de fiabilidade, o operador pode contratar uma

organização aprovada e delegar as responsabilidades relativamente ao programa de fiabilidade.

6.4.2 As funções que são possíveis de delegar/contractar são:

- a) Desenvolvimento do programa de manutenção da aeronave e programa de fiabilidade;
- b) Recolha de dados de fiabilidade;
- c) Execução de relatórios de fiabilidade;
- d) Proposta de acções correctivas.

6.4.3 Garantida a prerrogativa e responsabilidade por parte do operador pela aprovação e implementação das acções correctivas.

O acordo (subcontrato) para a execução das anteriores funções deve constar do contrato e procedimentos relevantes do operador aéreo.

6.5 Programas de fiabilidade

6.5.1 Objectivos

6.5.1.1 Declaração sumariando os objectivos principais do programa de fiabilidade., e que no mínimo:

- a) Reconheça a necessidade de acções correctivas;
- b) Defina as acções correctivas é necessário implementar;
- c) Avalie a eficácia das acções.

6.5.1.2 A extensão dos objectivos deve ser coerente com o âmbito do programa.

6.5.1.3 Todas as tarefas MSG-3 devem ser eficazes e a sua periodicidade a adequada.

6.5.2 Identificação dos itens.

Os itens controlados pelo programa devem ser estabelecidos.

6.5.3 Termos e definições.

Os termos e definições significativos devem ser claramente identificados.

6.5.4 Fontes e recolha de informação.

6.5.4.1 As fontes e procedimentos devem constar do manual do operador aéreo.

6.5.4.2 O tipo de informação a recolher deve ser coerente com os objectivos. Exemplos de fontes básicas, são:

- a) PIREPS;
- b) Cadernetas técnicas;
- c) Terminal de acesso às aeronaves/ dispositivos de leitura a bordo;
- d) Protocolos de manutenção;
- e) Relatórios de oficina;
- f) Relatórios de testes funcionais;
- g) Relatórios de inspecções especiais;
- h) Relatórios de armazém;
- i) Relatórios de segurança aérea;
- j) Relatórios de atrasos e incidentes;
- k) Outras fontes (e.g. EDTO, RVSM, CATII/III).

6.5.4.3 Adicionalmente deve ter-se em conta a informação de continuidade de aeronavegabilidade e segurança emitida segundo o RACSTP Parte 21.

6.5.5 Apresentação da informação.

6.5.5.1 A informação é disponibilizada graficamente, através de tabela ou ambas.

6.5.5.2 Provisões para “nil returns”.

Onde se apliquem “padrões” ou níveis de alerta, a informação deve ser orientada em conformidade

6.5.6 Verificação, análise e interpretação da informação.

Os métodos para verificação análise e interpretação da informação devem ser explicados.

6.5.6.1 Os métodos de verificação podem variar em con-

teúdo e quantidade.

6.5.6.2 O processo no seu todo deve permitir uma avaliação crítica da eficácia do programa enquanto actividade global. Pode envolver:

- a) Comparações da fiabilidade operacional com padrões estabelecidos ou alocados;
- b) Análise e interpretação das tendências;
- c) Avaliação de anomalias recorrentes;
- d) Teste aos resultados esperados e alcançados;
- e) Estudo das faixas de vida útil e características de duração;
- f) Previsões da fiabilidade;
- g) Outros métodos de avaliação.

6.5.6.3 A amplitude e profundidade da análise devem estar relacionadas com o programa específico:

- a) Anomalias detectadas durante o voo e diminuição da fiabilidade;
- b) Anomalias, linha e base principal;
- c) Deterioração observada - manutenção de rotina;
- d) Não conformidades detectadas em oficina e durante revisões gerais;
- e) Avaliação de modificações;
- f) Programas de amostragem;
- g) Adequação do equipamento de manutenção e publicações;
- h) Eficiência dos procedimentos de manutenção;
- i) Formação do pessoal;
- j) Boletins de serviço, instruções técnicas, etc.

6.5.6.4 Contrato de manutenção - acordos estabelecidos e detalhes sobre *inputs* de informação incluídos.

6.5.7 Acções correctivas.

Os métodos para verificação análise e interpretação da informação devem ser explicados.

6.5.7.1 Procedimentos/intervalos limite para implementação de acções correctivas/ monitorização - deve ser totalmente descrita e pode incluir:

- a) Alterações na manutenção, procedimentos operacionais ou técnicos;
- b) Alterações que requeiram emendas ao programa de manutenção da aeronave;
- c) Emendas aos Manuais aprovados;
- d) Início das modificações;
- e) Inspeções especiais/ campanhas de frota;
- f) Aprovisionamento de sobresselentes;
- g) Formação do pessoal;
- h) Recursos humanos e planeamento de utilização de equipamentos.

6.5.7.2 Os procedimentos para a realização de alterações devem ser descritos.

6.5.8 Responsabilidades organizacionais.

Estrutura organizacional - cadeia de responsabilidades deve estar definida.

6.5.9 Apresentação da informação a Autoridade Aeronáutica. Informação submetida a Autoridade Aeronáutica para aprovação do programa de fiabilidade:

- a) Formato e conteúdo dos relatórios de rotina;
- b) Periodicidade dos relatórios/distribuição;
- c) Formato e conteúdo dos relatórios que requeiram alterações.

6.5.10 Avaliação e revisão

Descrever procedimentos e responsabilidades individuais, monitorização contínua da eficácia do programa.

6.5.10.1 Procedimento para a revisão dos padrões ou níveis de alerta.

6.5.10.2 Os critérios a serem considerados durante a revisão incluem:

- a) Perfil de utilização (elevado/baixo/sazonal);
- b) Atributos comuns da frota;
- c) Critérios de ajuste dos níveis de alerta;
- d) Adequabilidade da informação;
- e) Auditoria aos procedimentos da fiabilidade;
- f) Formação do pessoal;
- g) Procedimentos operacionais e de manutenção.

6.5.11 Aprovação das organizações para implementar alterações ao programa de manutenção da aeronave.

Aprovação da organização para implementar alterações ao programa de manutenção da aeronave resultantes dos resultados da aplicação do programa de fiabilidade:

- a) O programa de fiabilidade monitoriza pormenorizadamente o conteúdo do programa de manutenção da aeronave;
- b) O proprietário/operador controla adequadamente o processo de validação interna das alterações.



DIÁRIO DA REPÚBLICA

AVISO

A correspondência respeitante à publicação de anúncios no *Diário da República*, a sua assinatura ou falta de remessa, deve ser dirigida ao Centro de Informática e Reprografia do Ministério da Justiça, Assuntos Parlamentares e Direitos da Mulher – Telefone: 2225693 - Caixa Postal n.º 901 – E-mail: cir-reprografia@hotmail.com São Tomé e Príncipe. - S. Tomé.