

# DIRETIVA

## RENOVAÇÃO E RESTABELECIMENTO DOS PRIVILÉGIOS DE LICENÇAS E/OU QUALIFICAÇÕES DO PESSOAL AERONÁUTICO

Diretiva N° 01/PEL/23	<p>Aprovação</p> <hr/> <p>PCA</p>	<p>(...)/(...)/2023</p> <p>Página 1 de 18</p>
--------------------------	-----------------------------------	---





## **Diretiva nº 01/PEL/23**

As disposições do CV-CAR 2.1, CV-CAR 2.2 e CV-CAR 2.3, preveem de uma forma geral, os requisitos e fundamentos para o Licenciamento do Pessoal Aeronáutico no ordenamento jurídico cabo-verdiano.

As orientações sobre o restabelecimento dos privilégios das licenças e/ou qualificações de acordo com os CV-CARs *supramencionados*, foram regulamentados através da Instrução n.º 20/DSV/2015, de 07 de agosto.

Por esta se manifestar desatualizada e obsoleta, revela-se necessário a introdução de aspetos consentâneos com a atual realidade do país e dinamismo da indústria aeronáutica civil, definindo imperativamente as especificações, requisitos ou procedimentos inerentes ao licenciamento do pessoal aeronáutico através de uma Diretiva.

Sendo assim, por forma a adequar as especificações, requisitos ou procedimentos às melhores práticas da indústria, nomeadamente uma abordagem de treino com base em evidência e/ou com base em competências, atribuição de uma maior responsabilidade às Organizações de Formação Aprovadas, Operadores Aéreos, Organizações de Manutenção Aprovadas e Prestador de Serviços de Navegação Aérea, harmonização e simplificação dos requisitos e de prazos a todo o pessoal aeronáutico, atenuação dos custos operacionais e financeiros para o pessoal aeronáutico e prestadores de serviço, é desenvolvida a presente diretiva de modo a estabelecer os requisitos associados à renovação e restabelecimento dos privilégios das licenças e/ou qualificações do pessoal aeronáutico.

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

Nestes termos,

Ao abrigo do disposto na alínea a) do artigo 13º dos Estatutos da Agência de Aviação Civil, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 47/2019, de 28 de outubro, e do n.º 2, do artigo 173º do Código Aeronáutico, aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2001, de 20 de Agosto, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 4/2009, de 7 de setembro, manda a Agência de Aviação Civil publicar o seguinte:

### **1. OBJETO**

O presente documento estabelece os requisitos para o restabelecimento dos privilégios das licenças e/ou qualificações de pilotos, membros de tripulação de cabina, oficiais de operações de voo, controladores de tráfego aéreo e técnicos de manutenção de aeronaves.

### **2. ÂMBITO DE APLICAÇÃO**

Esta Diretiva é aplicável aos detentores de uma licença de piloto, membro de tripulação de cabina, oficial de operações de voo, controlador de tráfego aéreo e técnico de manutenção de aeronaves.

### **3. REFERÊNCIAS**

Esta Diretiva baseou-se nos seguintes documentos:

- a) CV CAR 2.1 - Licenciamento de tripulação de voo, de tripulação de cabina e do oficial de operações de voo;
- b) CV CAR 2.2 - Licenciamento de técnicos de manutenção de aeronaves;
- c) CV CAR 2.3 - Licenciamento de controladores de tráfego aéreo e operadores de estação aeronáutica;
- d) CV-CAR 3 - Organização de Formação Aprovada (ATO);
- e) CV-CAR 5 - Aeronavegabilidade;
- f) CV-CAR 6 - Organização de Manutenção Aprovada (OMA);
- g) CV-CAR 17 – Serviços de Tráfego Aéreo;
- h) Documento da ICAO n.º 9868 - *Procedures For Air Navigation Services - Training*;
- i) Documento da ICAO n.º 9941 - *Training Development Guide Competency - Based Training Methodology*;
- j) Documento da ICAO n.º 9995 - *Manual of Evidence-based Training*;
- k) Documento da ICAO n.º 10056 - *Manual on Air Traffic Controller Competency - Based Training and Assessment*;
- l) Documento da ICAO n.º 10098 - *Manual on Competency - Based Training and Assessment for Aircraft Maintenance Personnel*;
- m) Documento da ICAO n.º 10002 - *Cabin Crew Safety Training Manual*;
- n) Documento da ICAO n.º 10106 - *Manual on Flight Operations Officers/Flight Dispatchers Competency-based Training and Assessment*;

### **4. DEFINIÇÕES**

Para efeitos do disposto na presente diretiva entende-se por:

- a) «Avaliação», ato de avaliar alguém ou algo, tendo em conta parâmetros e elementos de competência estabelecidos para o efeito;
- b) «Competência», uma combinação de perícia, conhecimento e atitudes requeridos para a realização de uma tarefa de acordo com uma determinada norma;
- c) «Competências essenciais», conjunto de comportamentos relacionados, com base nos requisitos da função, que descrevem como executar uma função com eficácia e como é o desempenho proficiente. Incluem o nome da competência, uma descrição e uma lista de indicadores comportamentais;

- d) «Comportamento», a forma como uma pessoa responde, aberta ou secretamente, a um conjunto específico de condições, e que pode ser medida;
- e) «Examinador designado», qualquer pessoa autorizada pela Autoridade a conduzir um teste de proficiência/competência do pessoal aeronáutico, um teste prático para obtenção de uma licença ou qualificação de pessoal da aviação, ou um teste de conhecimentos de acordo com o CV CAR 2.1, 2.2 ou 2.3;
- f) «Exame», uma prova formal que avalia os conhecimentos e a compreensão da pessoa;
- g) «Formação com base em evidência», Formação e avaliação com base em dados operacionais que se caracterizam pelo desenvolvimento e avaliação da capacidade global de um formando numa série de competências essenciais, em vez de medir o desempenho em eventos ou manobras individuais;
- h) «Formação e avaliação com base em competências», treino e avaliação que se caracterizam por uma orientação para o desempenho, ênfase nos padrões de desempenho e sua medição, e o desenvolvimento de treino para os padrões de desempenho especificados;  
*Nota: Este processo de treino é derivado de uma análise do trabalho e das tarefas e está focado na obtenção de padrões de desempenho bem definidos e comparados, em oposição aos programas de treino focados simplesmente na aquisição de níveis de experiência prescritos.*
- i) «Indicador comportamental», uma ação evidente realizada ou uma declaração feita por qualquer membro da tripulação de voo que indica como a tripulação está lidando com o evento;
- j) «Teste de perícia», um teste de competência nas áreas operacionais para a manutenção e obtenção de uma licença, certificado, qualificação ou autorização que é conduzido com o candidato ou titular de uma licença, a responder a questões e a demonstrar conhecimentos práticos no posto de trabalho ou num dispositivo de treino aprovado, ou numa combinação destes.
- k) «Verificação de proficiência ou de competência», demonstração de competências, por parte dos titulares de licenças ou certificados, tendo em vista a revalidação ou a renovação de qualificações, e que pode incluir um exame oral.

## 5. ABREVIATURAS

Para efeitos da presente diretiva são aplicáveis as seguintes abreviaturas:

- a) ATO – Organização de Formação Aprovada;
- b) CV-CAR – Regulamentos aeronáuticos de Cabo Verde;
- c) OMA – Organização de Manutenção Aprovada;
- d) ANSP – Prestador de serviços de navegação aérea;
- e) CTA – Controlador de Tráfego Aéreo;
- f) OOV – Oficial de Operações de Voo;
- g) TMA – Técnico de Manutenção de Aeronave;

h) FSTD – Dispositivo de Treino de Simulação de Voo.

## **6. DISPOSIÇÕES GERAIS**

- a) Se uma licença e/ou qualificação de piloto, membro de tripulação de cabina, oficial de operações de voo, técnico de manutenção de aeronave ou controlador de tráfego aéreo expirar, e o detentor cumprir com os requisitos para o exercício dos privilégios da licença e/ou qualificação em conformidade com o CV-CAR aplicável, pode a Autoridade Aeronáutica proceder à renovação da licença e/ou qualificação sem exigir o cumprimento dos requisitos previstos na presente Diretiva.
- b) O disposto na alínea anterior, não prejudica o previsto no diploma que estabelece as taxas devidas pelos serviços prestados pela autoridade aeronáutica.

## **7. RENOVAÇÃO E RESTABELECIMENTO DE PRIVILÉGIOS DA LICENÇA DE PILOTOS E QUALIFICAÇÕES DE TIPO, CLASSE, INSTRUMENTOS E INSTRUTOR**

7.1. Se uma licença de piloto e/ou qualificação de instrumentos, classe, tipo de aeronave e de instrutor expirar, ou o detentor perder os privilégios da licença ou as qualificações, o candidato deve:

- (a) Receber uma formação de refrescamento por parte de uma ATO com um averbamento em como o candidato está preparado para o teste de perícia exigido; e
- (b) Passar no teste de perícia exigido sobre as matérias listadas no CV-CAR 2.1, para a qualificação de instrumentos, categoria e/ou classe, tipo de aeronave e de instrutor, conforme aplicável.

7.2. O objetivo da formação de refrescamento na ATO é o de alcançar o nível de proficiência necessário para passar no teste de perícia para a qualificação de instrumentos, categoria e/ou classe, tipo de aeronave e de instrutor, consoante o caso.

7.3. A duração de formação de refrescamento deve ser determinada, caso a caso pela ATO, tendo em consideração os seguintes fatores:

- a) A experiência do candidato;
- b) O tempo decorrido desde que os privilégios da licença e/ou qualificação foram exercidos pela última vez;
- c) A complexidade da aeronave;
- d) O candidato seja detentor de uma qualificação atual noutra tipo ou classe de aeronave; e

- e) Quando necessário, o desempenho do candidato durante um teste de perícia para a qualificação num FSTD ou numa aeronave de um tipo ou classe relevante.
- 7.4. O tempo de formação necessário para alcançar o nível de competência desejado, deve aumentar proporcionalmente ao tempo decorrido desde o último momento do exercício dos privilégios da licença e/ou qualificação.
- 7.5. Assim que a ATO determinar as necessidades do candidato, deve desenvolver um programa de formação individual, com base no programa de formação inicial para a licença e/ou qualificação em causa, com foco nos aspetos em que o candidato tenha demonstrado maior necessidade.
- 7.6. A formação teórica deve ser incluída, conforme necessário.
- 7.7. O programa de formação deve ser previamente enviado à autoridade aeronáutica para aprovação.
- 7.8. O desempenho do candidato deve ser revisto durante a formação e quando necessário, instrução adicional deve ser proporcionada até se atingir o nível de conhecimento exigido para o teste de perícia.
- 7.9. Concluída a formação:
- a) A ATO deve emitir um relatório de conclusão da formação do candidato, descrevendo a avaliação dos fatores listados no parágrafo (7.3), a formação recebida, e ainda uma declaração de que a formação foi concluída com sucesso;
  - b) O relatório de conclusão da formação e a autorização de teste de perícia devem ser apresentados ao examinador antes do teste de perícia; e
  - c) O certificado de conclusão da formação, o relatório de conclusão da formação e o relatório do examinador devem ser entregues na autoridade aeronáutica pelo candidato.
- 7.10. Tendo em consideração as condições listadas no parágrafo (7.3), a ATO pode decidir se o candidato já possui o nível exigido de proficiência e que nenhuma formação de refrescamento seja necessário.
- 7.11. Nesse caso, o relatório ou outra evidência documental referida em (7.9) deve conter uma declaração incluindo uma justificação fundamentada.



## **8. RENOVAÇÃO E RESTABELECIMENTO DE PRIVILÉGIOS DO CERTIFICADO E QUALIFICAÇÕES DE TIPO E INSTRUTOR DE MEMBRO DE TRIPULAÇÃO DE CABINA**

8.1. Se um certificado de um membro de tripulação de cabina e/ou qualificação de tipo de aeronave expirar, ou o detentor perder os privilégios da licença ou as qualificações, o candidato deve:

- (a) Receber uma formação de refrescamento por parte de uma ATO ou um operador aéreo com um averbamento em como o candidato está preparado para o teste de perícia exigido; e
- (b) Passar no teste de perícia exigido sobre as matérias listadas no CV-CAR 2.1, para a qualificação de tipo de aeronave.

8.2. O objetivo da formação de refrescamento na ATO ou o operador aéreo é o de alcançar o nível de proficiência necessário para passar no teste de perícia para a qualificação de tipo de aeronave.

8.3. A duração de formação de refrescamento deve ser determinada, caso a caso pela ATO ou pelo operador aéreo, tendo em consideração os seguintes fatores:

- a) A experiência do candidato;
- b) O tempo decorrido desde que os privilégios do certificado e/ou qualificação foram exercidos pela última vez;
- c) A complexidade da aeronave;
- d) O candidato seja detentor de uma qualificação atual noutra tipo de aeronave; e
- e) Quando necessário, o desempenho do candidato durante um teste de perícia para a qualificação de um tipo relevante.

8.4. O tempo de formação necessário para alcançar o nível de competência desejado deve aumentar proporcionalmente ao tempo decorrido desde que os privilégios do certificado e/ou qualificação foram exercidos pela última vez.

8.5. Assim que a ATO ou o operador aéreo, determinar as necessidades do candidato, deve desenvolver um programa de formação individual, com base no programa de formação inicial para o certificado e/ou qualificação em causa, com ênfase nos aspetos em que o candidato tenha demonstrado maior necessidade.

8.6. A formação teórica deve ser incluída, conforme necessário.

8.7. O programa de formação deve ser previamente enviado à autoridade aeronáutica para aprovação.

8.8. O desempenho do candidato deve ser revisto durante a formação e quando necessário, instrução adicional deve ser proporcionada até se atingir o nível de conhecimento exigido para o teste de perícia.

8.9. Concluída a formação:

- a) A ATO ou o operador aéreo deve emitir um relatório de conclusão da formação do candidato, descrevendo a avaliação dos fatores listados acima em (8.3), a formação recebida, e ainda uma declaração de que a formação foi concluída com sucesso;
- b) O relatório de conclusão da formação e a autorização de teste de perícia devem ser apresentados ao examinador antes do teste de perícia; e
- c) O certificado de conclusão da formação, o relatório de conclusão da formação e o relatório do examinador devem ser entregues na AAC pelo candidato.

8.10. Tendo em conta os fatores listados em (8.3), a ATO ou o operador aéreo também podem decidir se o candidato já possui o nível exigido de proficiência e que nenhuma formação de refrescamento seja necessário.

8.11. Nesse caso, o relatório ou outra evidência documental referida em (8.9) deve conter uma declaração incluindo uma justificação fundamentada.

8.12. Os procedimentos sobre a renovação do certificado e qualificação de tipo da tripulação de cabina devem ser refletidos nos manuais de treino da ATO e do operador aéreo.

## **9. RENOVAÇÃO E RESTABELECIMENTO DE PRIVILÉGIOS DA LICENÇA E QUALIFICAÇÕES DE TIPO E INSTRUTOR DO OFICIAL DE OPERAÇÕES DE VOO**

9.1. Para a renovação ou restabelecimento da licença e/ou qualificações de tipo e instrutor do OOV é aplicável com as necessárias adaptações o disposto na subsecção anterior.

## **10. RENOVAÇÃO E RESTABELECIMENTO DE PRIVILÉGIOS DA LICENÇA E QUALIFICAÇÕES/AVERBAMENTO DE ORGÃO DE CONTROLO DO CONTROLADOR DE TRÁFEGO AÉREO**

- 10.1. Se uma licença de um CTA expirar ou o detentor perder os privilégios das qualificações/averbamentos estabelecidos pela licença, o candidato deve:
- a) Receber uma formação de reciclagem elaborada e ministrada por uma ATO ou pelo prestador de serviço de navegação aérea e homologada pela autoridade aeronáutica, em conformidade com o CV CAR 2.3.E.410;
  - b) Ser submetido a um teste de perícia que inclui as matérias listadas na NI: 2.3.C.320, de acordo com os requisitos estabelecidos pelo CV-CAR 2.3.C.320; e
  - c) Ser submetido a uma formação operacional no respetivo órgão de controlo, conforme os requisitos estabelecidos em 2.3.E.300;
- 10.2. A duração da formação de reciclagem e da formação operacional devem ter em conta os seguintes fatores:
- a) A experiência do candidato;
  - b) O tempo decorrido desde que os privilégios da qualificação no determinado órgão de controlo foram exercidos pela última vez;
  - c) A complexidade do tráfego aéreo / espaço aéreo;
  - d) O candidato possuir uma qualificação num outro órgão de controlo de tráfego aéreo;
  - e) Introdução de novos equipamentos e sistemas;
  - f) Introdução de novos procedimentos operacionais;
  - g) Se necessário, o desempenho do candidato durante uma verificação de competência ou teste de perícia noutra órgão de controlo; e
  - h) O plano de competência do órgão de controlo em causa.
- 10.3. O tempo de formação necessário para alcançar o nível de competência desejado deve aumentar proporcionalmente ao tempo decorrido desde que os privilégios do certificado e/ou qualificação foram exercidos pela última vez;
- 10.4. Assim que a ATO ou o ANSP, determinar as necessidades do candidato, deve desenvolver um programa de formação individual, com base no programa de formação inicial para a licença e/ou qualificação/órgão de controlo em causa, com foco nos aspetos em que o candidato tenha demonstrado maior necessidade.
- 10.5. A formação teórica deve ser incluída, conforme necessário.

- 10.6. O programa de formação deve ser previamente enviado à autoridade aeronáutica para aprovação.
- 10.7. O desempenho do candidato deve ser revisto durante a formação e quando necessário, instrução adicional deve ser proporcionada até se atingir o nível de conhecimento exigido para o teste de perícia.
- 10.8. Concluída a formação:
- a) A ATO ou o ANSP, deve emitir um relatório de conclusão da formação do candidato, descrevendo a avaliação dos fatores listados acima em (10.2), a formação recebida, e ainda uma declaração de que a formação foi concluída com sucesso;
  - b) O relatório de conclusão da formação e a autorização de teste de perícia devem ser apresentados ao examinador antes do teste de perícia; e
  - c) O certificado de conclusão da formação, o relatório de conclusão da formação e o relatório do examinador devem ser entregues na AAC pelo candidato.
- 10.9. Tendo em conta os fatores listados em (10.2), a ATO ou o ANSP, também pode decidir se o candidato já possui o nível exigido de competência e que nenhuma formação de reciclagem seja necessário.
- 10.10. Nesse caso, o relatório ou outra evidência documental referida em (10.8) deve conter uma declaração incluindo uma justificação fundamentada.
- 10.11. Os procedimentos sobre restabelecimento dos privilégios das qualificações/averbamentos devem estar refletidos nos planos de competência/manuais de formação da ATO/ANSP.
- 10.12. Torna-se inválida a licença de um CTA que tenha interrompido o exercício dos privilégios associados a uma qualificação durante pelo menos 3 (três) dos 6 (seis) meses anteriores, no órgão de controlo, para o qual se pretende a qualificação ou nas posições de operação para as quais esteja qualificado.
- 10.13. Para efeitos do parágrafo anterior, em relação ao período mencionado para manutenção da competência associada à qualificação e ao órgão de controlo, o detentor de uma licença de CTA deve ter completado um período mínimo de 90 horas de serviço, devendo cada operação contemplar um período mínimo contínuo de 2 horas.
- 10.14. O detentor de uma licença de CTA que tenha interrompido o exercício dos privilégios associados a uma qualificação durante um período igual ou superior

a 4 anos consecutivos imediatamente anteriores deve cumprir com os requisitos de conhecimentos, experiência e perícia, de acordo com o CV CAR 2.3.C.300, antes de voltar a exercer os privilégios da qualificação pretendida

## **11. RENOVAÇÃO E RESTABELECIMENTO DOS PRIVILÉGIOS DA LICENÇA E QUALIFICAÇÃO DE TIPO E INSTRUTOR DE TÉCNICO DE MANUTENÇÃO DE AERONAVES**

11.1. Se uma licença de um TMA expirar e o detentor não cumprir com os requisitos para o exercício dos privilégios da licença em conformidade com o parágrafo (b) do CV-CAR 2.2.B.215, ou ainda se o detentor perder os privilégios da qualificação de tipo ou autorização de instrutor, o candidato deve:

- a) Receber formação de refrescamento por parte de uma ATO com um averbamento em como a pessoa está preparado para o teste de perícia exigido pelo CV CAR 2.2.B.515; e
- b) Passar no teste de perícia exigido sobre as matérias listadas na NI: 2.2.B.515.

11.2. No caso de restabelecimento de experiência recente em específico, o candidato pode acumular experiência de manutenção até completar o tempo em falta ou cumprir com o disposto no parágrafo anterior.

11.3. A duração de formação de refrescamento deve ser determinada, caso a caso pela ATO, tendo em consideração os seguintes fatores:

- a) A experiência do candidato;
- b) O tempo decorrido desde que os privilégios da licença e/ou qualificação foram exercidos pela última vez;
- c) A complexidade da aeronave;
- d) O candidato seja detentor de uma qualificação atual noutra categoria, ou tipo ou classe de aeronave; e
- e) Quando necessário, o desempenho do candidato durante um teste de perícia para a qualificação numa outra categoria, classe ou tipo de aeronave relevante

11.4. O tempo de formação necessário para alcançar o nível de competência desejado deve aumentar proporcionalmente ao tempo decorrido desde que os privilégios da licença e/ou qualificação foram exercidos pela última vez;

11.5. Assim que a ATO determinar as necessidades do candidato, deve desenvolver um programa de formação individual, com base no programa de formação inicial

para a qualificação em causa, com foco nos aspetos em que o candidato tenha demonstrado maior necessidade.

- 11.6. A formação teórica deve ser incluída, conforme necessário.
- 11.7. O programa de formação deve ser previamente enviado à autoridade aeronáutica para aprovação.
- 11.8. O desempenho do candidato deve ser revisto durante a formação e quando necessário, instrução adicional deve ser proporcionada até se atingir o nível de conhecimento exigido para o teste de perícia.
- 11.9. Concluída a formação:
- a) A ATO deve emitir um relatório de conclusão da formação do candidato, descrevendo a avaliação dos fatores listados acima em (11.3), a formação recebida, e ainda uma declaração de que a formação foi concluída com sucesso;
  - b) O relatório de conclusão da formação e a autorização de teste de perícia devem ser apresentados ao examinador antes do teste de perícia; e
  - c) O certificado de conclusão da formação, o relatório de conclusão da formação e o relatório do examinador devem ser entregues na AAC pelo candidato.
- 11.10. Tendo em conta os fatores listados em (11.3), a ATO também pode decidir se o candidato já possui o nível exigido de proficiência e que nenhuma formação de refrescamento seja necessário.
- 11.11. Nesse caso, o relatório ou outra evidência documental referida em (11.9) deve conter uma declaração incluindo uma justificação fundamentada.
- 11.12. Os procedimentos sobre a renovação do certificado e qualificação de tipo do TMA devem ser refletidos nos manuais de treino da ATO.
- 11.13. Se o detentor de uma licença de TMA não cumprir com os requisitos de experiência recente estabelecidos no CV-CAR 2.2, isto é, se nos 2 (dois) anos precedentes tenha tido 6 (seis) meses de experiência de manutenção de acordo com os privilégios conferidos pela licença de técnico de manutenção de aeronaves, o TMA perde a experiência recente e consequentemente os privilégios da licença ou qualificação.

11.14. Para efeito do parágrafo anterior, a experiência de manutenção de 6 meses em dois anos precedentes deve compreender dois elementos: a duração e a natureza da experiência.

11.15. O período mínimo para preencher os requisitos desses elementos pode variar, dependendo do tamanho e complexidade da aeronave e do tipo de operação e manutenção.

11.16. Experiência de Manutenção

11.16.1. Duração

a) Numa OMA:

- i. 6 meses de trabalho contínuo na mesma organização; ou
- ii. 6 meses divididos em diferentes “blocos”, na mesma organização ou em organizações diferentes.

b) O período de 6 meses pode ser substituído por 100 dias de experiência de manutenção de acordo com os privilégios, quer tenham sido executados numa organização aprovada ou como pessoal de certificação independente de acordo com CV-CAR 5.D.120(2), ou uma combinação de ambos.

c) Quando o titular de uma licença realiza a manutenção e emite a declaração de aptidão para retorno ao serviço de uma aeronave, em conformidade com CV-CAR 5.D.120(2), em certos casos esse número de dias pode mesmo ser reduzido em 50%, se assim for aceite pela Autoridade.

d) Estes casos incluem o fato do titular da licença ser proprietário de uma aeronave e efetua manutenção na referida aeronave, ou quando o titular da licença mantém uma aeronave operacional, mas a sua utilização é tão reduzida a ponto de não permitir que o titular da licença acumule experiência suficientemente exigida.

e) Esta redução não deve ser cumulativa com a redução de 20% permitida quando o titular da licença presta suporte/apoio técnico ou executa planos de manutenção, gestão de Aeronavegabilidade contínua ou atividades de engenharia.

f) Para evitar um longo período sem a necessária experiência, os dias de trabalho devem ser distribuídos ao longo do período pretendido de 6 meses.

#### 11.16.2. Natureza da experiência

- a) Dependendo da categoria da licença de manutenção de aeronaves, as seguintes atividades são consideradas relevantes para a manutenção da experiência:
- i. Serviço;
  - ii. Inspeção;
  - iii. Teste operacional e funcional;
  - iv. *Trouble-shooting*;
  - v. Reparação;
  - vi. Modificação;
  - vii. Mudança de componentes;
  - viii. Supervisão destas atividades;
  - ix. Emissão do certificado de aptidão para o serviço.
- b) Para os titulares/detentores de licenças de categoria A, a experiência deve incluir o exercício dos privilégios através da execução de tarefas mencionadas no CV-CAR 6.D.110 (m)(n), incluindo serviço, mudança de componentes e pequenas reparações, relacionadas com a autorização, em pelo menos um tipo de aeronaves para cada subcategoria da licença.
- c) Para as categorias B1, B2 e B3, para cada aeronave incluída na autorização, a experiência deve ser naquela aeronave específica ou numa aeronave similar da mesma (sub) categoria da licença.
- d) Duas aeronaves podem ser consideradas similares quando possuem tecnologias, construção e sistemas comparáveis similares, o que significa ser igualmente equipadas com o seguinte (conforme aplicável à categoria da licença):
- i. Sistemas de propulsão (pistão, turbopropulsor, *turbofan*, turboeixo, motor a jacto ou *push propellers*);
  - ii. Sistemas de controlo de voo (controlos mecânicos apenas, controlos acionados de forma hidromecânica ou eletromecânica);
  - iii. Sistemas aviônicos (sistemas analógicos ou sistemas digitais); e
  - iv. Estrutura (metal, material compósito ou madeira).
- e) Para licenças averbadas com qualificações de subgrupo:
- i. No caso de licença B1 averbada com qualificações de subgrupo (seja subgrupo do fabricante ou subgrupo integral conforme estabelecido no CV-CAR 2.2.B.235, o titular deve demonstrar experiência em pelo menos um tipo de aeronave por subgrupo e por estrutura (metal, material compósito, madeira).



- ii. No caso duma licença B2 averbada com qualificações de subgrupo (seja subgrupo do fabricante ou subgrupo integral conforme estabelecido no CV-CAR 2.2.B.235, o titular deve demonstrar experiência em pelo menos um tipo de aeronave por subgrupo.
  - iii. No caso duma licença averbada com a qualificação “aeronaves não pressurizadas de motor a pistão de Massa Máxima à descolagem (MTOM) igual ou inferior a 2000kg” conforme estabelecido no CV-CAR 2.2.B.235, o titular deve demonstrar experiência em pelo menos um tipo de aeronave por estrutura de aeronaves (metal, material compósito, de madeira).
- f) Para a categoria C, a experiência deve abranger pelo menos um dos tipos de aeronaves averbadas na licença.
- g) Para uma combinação de categorias, a experiência deve incluir algumas atividades da natureza listadas no paragrafo (a) em cada categoria.
- h) Um máximo de 20% da duração da experiência requerida pode ser substituído pelas seguintes atividades relevantes num tipo de aeronave de tecnologia, construção e sistemas comparáveis similares:
- i. Formação relacionada com a manutenção de aeronaves enquanto instrutor/examinador ou aluno;
  - ii. Suporte técnico de manutenção/engenharia
  - iii. Gestão/planeamento de manutenção.
- i) A experiência deve ser documentada num livro/caderneta de registo individual ou em qualquer outro sistema de registo (que pode ser automatizado), contendo os seguintes dados:
- i. Data;
  - ii. Tipo de aeronave;
  - iii. Identificação da aeronave, i.e., a matrícula;
  - iv. Capítulo ATA;
  - v. Operação realizada, por exemplo: *check* de 100FH, mudança de roda principal, verificação do óleo de motor, *trouble shooting*, reparação estrutural, incorporação de SB etc;
  - vi. Tipo de manutenção, i.e., Base, linha;
  - vii. Tipo de atividade, i.e., realização, supervisão, declaração de aptidão;
  - viii. Categoria usada i.e. A, B1, B2, B3 ou C;
  - ix. Duração em dias ou dias parcial.



## **12. ENTRADA EM VIGOR**

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