

Regulamento de Aviação Civil**CV-CAR 6****Organização de Manutenção Aprovada****de 7 de Agosto de 2015**

A Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) aprovou as normas e práticas recomendadas relativas ao registo e controlo das entidades de manutenção aprovadas, em conformidade com o disposto no artigo 37º da Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Chicago, 1944), tendo-as consignado no anexo 6, Parte I.

Segundo o anexo 6, a manutenção adequada de aeronaves é fundamental para a segurança da aviação, requerendo dos Estados Contratantes a certificação das entidades que efectuem a manutenção das aeronaves e outros produtos aeronáuticos.

Neste âmbito, a autoridade aeronáutica, enquanto entidade responsável pela supervisão da aviação civil, propõe aprovar uma nova edição deste CV-CAR, por forma a acompanhar as últimas emendas adoptadas pela OACI () e assegurar a harmonização da regulamentação nacional com as normas e práticas recomendadas no anexo 6, Parte I.

Assim, este CV-CAR visa estabelecer os requisitos para a certificação de organizações de manutenção e as regras relacionadas ao seu desempenho na manutenção, manutenção preventiva, reparações e modificações nas aeronaves e noutros produtos aeronáuticos. Este CV-CAR dispõe igualmente a determinar as regras gerais de funcionamento de uma Organização de Manutenção Aprovada (OMA).

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

Nestes termos,

Ao abrigo do disposto na alínea a) do artigo 13º dos Estatutos da Agência de Aviação Civil, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/2014, de 22 de Dezembro e do n.º 2 do artigo 173º do Código Aeronáutico aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2001, de 20 de Agosto, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 4/2009, de 7 de Setembro, manda a Agência de Aviação Civil publicar o seguinte:

6.A DISPOSIÇÕES GERAIS**6.A.100 REGRAS BÁSICAS****6.A.105 Objecto**

- (a) Este CV-CAR determina os requisitos para a certificação de organizações de manutenção para que possam efectuar manutenção, manutenção preventiva, reparações e modificações nas aeronaves e noutros produtos aeronáuticos.
- (b) Este CV-CAR determina ainda as regras gerais de funcionamento de uma Organização de Manutenção Aprovada (OMA).

6.A.110 Aplicabilidade

Este CV-CAR aplica-se a qualquer requerente ou detentor de um certificado de organização de manutenção aprovada emitido sob este regulamento.

6.A.115 Definições

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

- (1) «Aceitável», significa que a autoridade aeronáutica analisa o método, procedimento ou política para assegurar que não contraria os regulamentos, considerando válido o seu uso ou implementação;
- (2) «Administrador responsável», a pessoa que a autoridade aeronáutica aprovar, investida de autoridade corporativa para garantir que todas as actividades de operações e manutenção se possam financiar e executar em conformidade com as normas de segurança exigidas pela autoridade aeronáutica, e quaisquer requisitos adicionais definidos pela OMA;

- (3) «Aeronave ou componentes de aeronave relevantes», a aeronave ou os componentes de aeronave especificados na autorização de certificação específica;
- (4) «Aeronavegabilidade contínua», conjunto de procedimentos que permitem assegurar que uma aeronave, motor, hélice ou outros componentes de aeronaves cumprem os requisitos aplicáveis de aeronavegabilidade e permanecem em condições de operar de modo seguro durante toda a sua vida útil;
- (5) «Alojamento», refere-se a edificações, hangares e outras estruturas para alojar os equipamentos e materiais necessários a uma OMA e que:
 - (i) Forneçam um espaço de trabalho para as actividades de manutenção, manutenção preventiva, reparações ou modificações para as quais a OMA esteja certificada e qualificada;
 - (ii) Forneçam estruturas para a devida protecção de aeronaves, células, motores de aeronaves, hélices, outros componentes, dispositivos, peças e seus subconjuntos durante a desmontagem, limpeza, inspecção, reparação, modificação, montagem e teste; e
 - (iii) Permitam o armazenamento, segregação e protecção adequados de materiais, peças e provisões;
- (6) «Aprovado», acto através do qual a autoridade aeronáutica analisa o método, procedimento ou política em questão e assegura a sua conformidade com os regulamentos, emitindo a sua anuência formal, atribuindo-lhe eficácia;
- (7) «Artigo», qualquer item, incluindo mas não limitado a, uma aeronave, célula, motor de aeronave, hélice, peça, ou outro componente, dispositivo, acessório, conjunto, subconjunto, sistema, subsistema, unidade ou produto;
- (8) «Assinatura», a identificação única de um indivíduo usada como forma de autenticar uma entrada no registo de manutenção ou o registo de manutenção, podendo ser à mão, electrónica ou sob qualquer outra forma aceitável para a autoridade aeronáutica;
- (9) «Autorização de certificação», a autorização emitida pela organização ao pessoal de certificação, na qual se declara que esse pessoal pode assinar, em nome da organização certificada, certificados de aptidão para serviço com as limitações especificadas na própria autorização;
- (10) «Calibração», um conjunto de operações, executadas de acordo com um procedimento documentado definido, que comparam a medição efectuada por um dispositivo de medição ou padrão de trabalho com os padrões de um organismo de pesos e medidas reconhecidas, a fim de detectar e notificar ou eliminar, pelo ajuste, erros no dispositivo de medição, padrão de trabalho ou produto de aeronáutica testados;
- (11) «Certificação de aptidão para retorno ao serviço», um documento que contém uma certificação que confirma que o trabalho de manutenção ao qual diz respeito foi efectuado de uma forma satisfatória, tanto de acordo com os dados aprovados, como com os procedimentos descritos no MPM;
- (12) «Dados de aeronavegabilidade», qualquer informação necessária para assegurar que uma aeronave ou componente de aeronave possam ser mantidos num estado tal que a aeronavegabilidade da aeronave, ou a capacidade de uso do equipamento operacional e de emergência, conforme apropriado, esteja assegurada;
- (13) «Dados aprovados», informação técnica aprovada pela autoridade aeronáutica;
- (14) «Directamente responsável», significa ter a responsabilidade pelo trabalho feito por uma organização de manutenção aprovada que executa a manutenção, manutenção preventiva, reparações, as modificações ou outras funções que afectam a aeronavegabilidade da aeronave;

Nota: Uma pessoa directamente responsável não necessita de estar fisicamente a observar e a orientar constantemente cada trabalhador mas deve estar disponível para ser consultado sobre assuntos que necessitem de instruções ou decisões tomadas por uma autoridade superior.

- (15) «Dispositivo de medição», um calibrador calibrado, padrão, equipamento e equipamento de teste que se destinam a serem utilizados para testar, medir ou calibrar outros dispositivos de medição;

Nota: Não deve ser utilizado para testar, medir ou calibrar um produto aeronáutico.

- (16) «Especificações de operações da OMA», são as autorizações, condições e limitações associadas ao certificado de organização de manutenção aprovada e sujeitas às condições contidas no MPM;
- (17) «Factores humanos», os princípios relacionados com o projecto aeronáutico, a certificação, a formação, a operação e a manutenção, destinados a assegurar uma interface segura entre a componente humana e outras componentes de sistema, mediante uma devida consideração do desempenho humano;
- (18) «Ferramentas, equipamento e equipamento de teste», usados por uma OMA para a execução de uma manutenção ou calibração numa aeronave ou outro produto aeronáutico;
- (19) «Inspeção», o exame de uma aeronave ou outro produto aeronáutico para estabelecer a conformidade com uma norma aprovada pela autoridade aeronáutica;
- (20) «Instalações», uma unidade física, que inclui o terreno, os edifícios e o equipamento, que fornece os meios para a execução da manutenção, manutenção preventiva, reparações ou modificações de qualquer artigo;
- (21) «Manual de procedimentos da organização de manutenção», um documento endossado pelo responsável da organização de manutenção que pormenoriza a estrutura da organização de manutenção e as responsabilidades de gestão, âmbito de trabalho, descrição das instalações, procedimentos de manutenção, garantia da qualidade ou sistemas de inspeção;
- (22) «Manutenção», execução dos trabalhos requeridos para assegurar a manutenção da aeronavegabilidade da aeronave, que inclui uma ou várias das seguintes tarefas:
- (i) Revisão geral;
 - (ii) Inspeção;
 - (iii) Substituição de peças;
 - (iv) Rectificação de defeitos; e
 - (v) Incorporação de uma modificação ou reparação;
- (23) «Manutenção de linha», qualquer manutenção não programada resultante de acontecimentos imprevistos ou inspeções programadas que incluam serviço ou inspeções que não necessitem de instrução, equipamento ou instalações especializados;
- (24) «Manutenção preventiva», operações simples ou de conservação mínima e a substituição de pequenas peças padrão não envolvendo operações de montagem complexa;
- (25) «Material consumível», qualquer material que é utilizado uma única vez, tais como lubrificantes, cimentos, compostos, tintas, produtos químicos, corantes e selantes;
- (26) «Material bruto», qualquer material que requer trabalho adicional para torná-lo num componente de uma aeronave, tais como metais, plásticos, madeira, tecido;
- (27) «Padrão», um objecto, artefacto, ferramenta, equipamento de teste, sistema ou experimento que armazene, incorpore, ou de outro modo proporcione uma quantidade física, que sirva de base para a medição da quantidade, incluindo

também um documento em que se descrevem as operações e o processo que devem ser realizados a fim de alcançar uma meta específica;

- (28) «Padrão de referência», um padrão que é utilizado para manter os padrões de trabalho;
- (29) «Padrão primário», um padrão definido e mantido por uma autoridade do Estado e utilizado para calibrar padrões secundários;
- (30) «Padrão secundário», um padrão mantido através da comparação com um padrão primário;
- (31) «Padrão de transferência», qualquer padrão que é usado para comparar um processo, sistema ou dispositivo de medição num local ou nível com outro processo, sistema ou dispositivo de medição noutra local ou nível;
- (32) «Pessoal de certificação», o pessoal que está autorizado pela OMA, de acordo com um procedimento aceitável para a autoridade aeronáutica, a certificar aeronaves ou componentes de aeronaves como aptos para o serviço;
- (33) «Pessoal de apoio», o pessoal detentor da licença de manutenção aeronáutica prevista no CV-CAR 2.2 para as categorias B1, B2 ou B3, com as qualificações adequadas e que trabalha em manutenção de base sem dispor necessariamente de privilégios de certificação;
- (34) «Produto aeronáutico», qualquer aeronave, motor de aeronave, hélice, sub-conjunto, ou outro componente, dispositivo, material, parte a ser instalada nela;
- (35) «Rastreabilidade», uma característica da calibração, análoga a uma árvore genealógica;

Nota: Uma calibração rastreável é obtida quando cada dispositivo de medição e padrão de trabalho, numa hierarquia que recua até ao padrão nacional, tenha sido devidamente calibrado, e os resultados tenham sido devidamente documentados. A documentação fornece a informação necessária para demonstrar que todas as calibrações na cadeia de calibrações foram adequadamente executadas.

- (36) «Sistema informático», qualquer sistema electrónico ou automatizado capaz de receber, armazenar, e processar dados externos e de transmitir e apresentar esses dados de uma forma utilizável para levar a cabo uma função específica;
- (37) «Desempenho humano», as capacidades e limitações humanas que têm um impacto na segurança e eficácia das operações aeronáuticas.

6.A.120 Abreviaturas

No âmbito deste CV-CAR, as seguintes abreviaturas têm os seguintes significados:

- (1) MCM – Manual de controlo de manutenção;
- (2) MPM - Manual de procedimentos da organização de manutenção;
- (3) NDT – Teste Não Destrutivo;
- (4) OMA – Organização de Manutenção Aprovada;
- (5) TMA – Técnico de Manutenção de Aeronaves;
- (6) TSO – Especificação Técnica Normalizada.

6.B CERTIFICAÇÃO DE UMA ORGANIZAÇÃO DE MANUTENÇÃO E MANUTENÇÃO DA VALIDADE

6.B.100 CERTIFICAÇÃO

6.B.105 Requisitos de certificação

- (a) Nenhuma pessoa pode operar como uma OMA sem um certificado de organização de manutenção aprovada, e as especificações de operações emitidas sob este CV-CAR ou em violação deste.

- (b) A certificação de uma OMA pela autoridade aeronáutica está dependente do requerente demonstrar o cumprimento com os requisitos dispostos no presente CV-CAR e com os requisitos do sistema de gestão da segurança operacional definidos em regulamentação própria.

6.B.110 Certificado de organização de manutenção aprovada

- (a) O certificado de organização de manutenção aprovada emitido pela autoridade aeronáutica inclui as especificações de operações, contendo as autorizações, condições e limitações.
- (b) Uma OMA apenas pode executar a manutenção, manutenção preventiva, reparações ou modificações numa aeronave, célula, motor de aeronave, hélice, ou noutro componente, dispositivo ou parte da aeronave em conformidade com as autorizações, condições e limitações contidas nas suas especificações de operações.
- (c) O certificado de organização de manutenção aprovada contém as informações seguintes:
- (1) O número de certificado atribuído especificamente à OMA;
 - (2) O nome e localização (estabelecimento principal) da OMA;
 - (3) A data de emissão e período de validade;
 - (4) Os termos da certificação; e
 - (5) A assinatura da autoridade aeronáutica.
- (d) As especificações de operações da OMA, parte integrante do certificado, contém as informações seguintes:
- (1) O número de certificado especificamente atribuído à OMA;
 - (2) O âmbito de certificação emitidas com pormenor, incluindo as limitações especiais emitidas, conforme definidas na NI: 6.B.110;
 - (3) A data da emissão ou emenda;
 - (4) A assinatura da autoridade aeronáutica.
- (e) O certificado de organização de manutenção aprovada, o qual inclui as respectivas especificações emitido pela autoridade aeronáutica deve obedecer os formulários A e A1 constantes no anexo A, que fazem parte integrante do presente CV-CAR.
- (f) O certificado de organização de manutenção aprovada deve ser emitido na língua portuguesa e incluir uma tradução em inglês.
- (g) O certificado emitido para cada OMA deve estar disponível nas instalações para inspeção por parte do público e da autoridade aeronáutica.

6.B.115 Pedido de um certificado de organização de manutenção aprovada

- (a) Uma organização de manutenção que se candidate junto da autoridade aeronáutica a um certificado de organização de manutenção aprovada deve apresentar o seguinte:
- (1) Uma candidatura num formulário e do modo determinado pela autoridade aeronáutica;
 - (2) O seu MPM em duplicado;
 - (3) A declaração de conformidade, incluindo uma lista completa de todos os requisitos aplicáveis do presente CV-CAR e do CV-CAR 5 com uma breve descrição de como a organização os cumpre e referência específica da secção do manual onde consta tal informação;
 - (4) Um manual de garantia de qualidade;
 - (5) Lista de capacidades;

- (6) Um organograma da organização de manutenção com os nomes e títulos do pessoal de administração e supervisão;
- (7) Uma descrição das instalações e recursos, incluindo o endereço, de acordo com a subsecção 6.C.110;
- (8) Uma lista das funções a serem desempenhadas, sob contrato, por outra OMA;
- (9) O programa de treino de acordo com a secção 6.D.100;
- (10) Uma lista de todos os certificados de organização de manutenção aprovada e autorizações pertinentes para tais certificados emitidos por outro Estado contratante que não Cabo Verde, se aplicável;
- (11) Documentação do sistema da qualidade da organização de manutenção; e
- (12) Comprovativo de pagamento da taxa devida.

- (b) A autoridade aeronáutica pode notificar o requerente para apresentar informação em falta na instrução do requerimento, bem como solicitar qualquer informação adicional ou esclarecimentos complementares sobre a documentação apresentada.
- (c) O requerente deve apresentar o pedido a uma emissão inicial de um certificado de organização de manutenção aprovada pelo menos 90 (noventa) dias antes da data prevista para o início da operação.
- (d) Adicionalmente à conformidade com os requisitos aplicáveis para a certificação de uma organização de manutenção, um requerente de certificado de organização de manutenção localizado fora de Cabo Verde deve cumprir os seguintes requisitos:
- (1) Demonstrar que o certificado de organização de manutenção é necessário para manter ou modificar:
 - (i) A aeronave registrada em Cabo Verde e artigos para uso nessas aeronaves;
 - (ii) Aeronave estrangeira operada por empresa certificada nos termos do CV-CAR 9 e artigos para uso nessas aeronaves;
 - (2) Demonstrar que a organização é certificada pela autoridade de aviação civil do país onde ela está instalada para um âmbito de trabalho igual ou superior ao que está solicitando à autoridade aeronáutica.

Nota 1: "Num formulário" e "do modo" significam que um formulário emitido pela autoridade aeronáutica deve ser preenchido pelo administrador responsável, ou pelo seu representante designado.

Nota 2: O Doc. 9642, Parte 4, 2.9 da OACI afirma que é uma prática aceitável permitir que as OMA subcontratem o trabalho a organizações de manutenção não aprovadas se a OMA contratante: (1) tiver a certificação para o trabalho a ser subcontratado e possuir a capacidade de avaliar a competência do subcontratado; (2) reter a responsabilidade pelo controlo da qualidade e certificação das actividades subcontratadas, e (3) existirem procedimentos para controlo das actividades subcontratadas juntamente com termos de referência para o pessoal responsável pela gestão destas. A OMA pode subcontratar o trabalho a organizações de manutenção não aprovadas.

6.B.120 Emissão de um certificado de organização de manutenção aprovada

A autoridade aeronáutica pode emitir um certificado de organização de manutenção aprovada se, após análise do pedido, verificar que o requerente:

- (1) Cumpre com os regulamentos e normas aplicáveis ao titular de um certificado de organização de manutenção aprovada;
- (2) Está devidamente e adequadamente equipado ou é capaz de efectuar a execução da manutenção de uma aeronave ou outro produto aeronáutico para a qual pretende a certificação;

- (3) Efectuou o pagamento da taxa aplicável;
- (4) Não foi titular de um certificado de organização de manutenção aprovada que veio a ser objecto de revogação, por incumprimento grave das normas de segurança operacional, em virtude da conformidade de nível 1;
- (5) Não tendo contribuído para as circunstâncias que causaram a revogação de um certificado de organização de manutenção aprovada, nos termos do parágrafo anterior, veio a obter a propriedade substancial ou veio a ser contratado para uma posição exigida por este CV-CAR.
- (2) A recusa, por parte da OMA, do acesso à autoridade aeronáutica às instalações da organização para determinar a conformidade contínua com este CV-CAR;
- (3) A ocorrência dos casos descritos no parágrafo (1) da subsecção 6.B.215;
- (4) A falta de pagamento de quaisquer encargos determinados pela autoridade aeronáutica;
- (5) Se a OMA não efectuar actividades de manutenção por mais de 90 (noventa) dias, sem causa justificativa ou sem autorização da autoridade aeronáutica e se não tiver nenhum contrato com um operador válido.

6.B.125 Duração e renovação do certificado

- (a) Um certificado de organização de manutenção aprovada emitido pela autoridade aeronáutica a uma OMA localizada quer dentro quer fora de Cabo Verde tem a validade de 24 (vinte e quatro) meses, a partir da data da sua emissão e é renovável por igual período, desde que se mantenha as condições requeridas pelo presente CV-CAR.
- (b) O certificado de organização de manutenção aprovada é válido pelo período referido no paragrafo anterior a não ser que:
 - (1) A OMA renuncie o certificado;
 - (2) A autoridade aeronáutica suspenda ou revogue o certificado; ou
 - (3) A autoridade aeronáutica decida impor limitações ao certificado de organização de manutenção aprovada, devendo neste caso ocorrer a renovação antes dos 24 (vinte e quatro) meses.
- (c) A OMA deve submeter o pedido de renovação do certificado de organização de manutenção aprovada:
 - (1) No formulário e do modo especificado pela autoridade aeronáutica;
 - (2) Contendo toda a informação exigida pela autoridade aeronáutica;
 - (3) Acompanhado do comprovativo de pagamento da taxa devida.
- (d) Uma OMA que se candidate a uma renovação do seu certificado de organização de manutenção aprovada para aeronaves registadas em Cabo Verde deve submeter o seu pedido de renovação pelo menos 60 (sessenta) dias antes do certificado actual expirar.
- (e) Se um pedido de renovação não for efectuado no prazo estipulado no parágrafo anterior, desde que não forem invocadas razões plausíveis ou as razões invocadas não forem consideradas plausíveis pela autoridade aeronáutica, a OMA deve seguir o procedimento de candidatura para emissão inicial determinado pela autoridade aeronáutica.
- (f) Caso a autoridade aeronáutica considerar plausíveis as razões invocadas pela OMA aquando da renovação, pode prolongar o prazo do certificado por forma a evitar a caducidade deste.
- (b) Em caso de renúncia, caducidade ou revogação, o certificado deve ser devolvido à autoridade aeronáutica no prazo de 7 (sete) dias úteis.

6.B.215 Alteração do certificado de organização de manutenção aprovada

- (a) De modo a permitir à autoridade aeronáutica determinar a conformidade contínua com este CV-CAR, a OMA deve proceder à notificação por escrito à autoridade aeronáutica de qualquer uma das seguintes alterações, antes que as mesmas tenham lugar, excepto no caso de alterações propostas com relação ao pessoal não conhecidas antecipadamente pela gestão, situação em que estas alterações devem ser notificadas o mais rapidamente possível:
 - (1) Nome da organização;
 - (2) Propriedade;
 - (3) A localização principal da organização;
 - (4) O alojamento, instalações, equipamento, ferramentas, material, procedimentos, âmbito de trabalho e pessoal de certificação que possam afectar o âmbito de certificação da OMA;
 - (5) O âmbito de certificação detida pela OMA, quer concedidas pela autoridade aeronáutica quer detidas através de uma certificação da OMA emitida por outro Estado contratante;
 - (6) Localizações adicionais da organização;
 - (7) Itens no MPM;
 - (8) Administrador responsável; ou
 - (9) A lista do pessoal de gestão identificada conforme descrito no MPM.
- (b) Sem prejuízo do disposto no parágrafo anterior, uma OMA deve candidatar-se à alteração do seu certificado caso ocorram uma das seguintes situações:
 - (1) Mudança de localização da organização de manutenção;
 - (2) Requerimento de adição ou alteração de sua capacidade ou âmbito de certificação; ou
 - (3) Mudança de razão social ou denominação social da organização;
 - (4) Mudança de propriedade.
- (c) Um pedido de alteração de um certificado de organização de manutenção aprovada deve incluir o cumprimento do disposto na subsecção 6.B.115, se já não tiver sido cumprido anteriormente.
- (d) No caso de diminuição de capacidade da organização, o requerimento para a alteração do certificado deve ser submetido à autoridade aeronáutica no máximo 5 (cinco) dias úteis após ocorrer a diminuição de capacidade.

6.B.200 MANUTENÇÃO DA VALIDADE DA CERTIFICAÇÃO

6.B.205 Requisitos gerais

O certificado de organização de manutenção aprovada mantém-se em vigor, a não ser que tenha sido previamente objecto de renúncia, alteração, suspensão, revogação ou tenha expirado em virtude de ter excedido a data de renovação que esteja especificada no certificado.

6.B.210 Suspensão ou revogação

- (a) Pode resultar na revogação ou suspensão do certificado de organização de manutenção aprovada:
 - (1) A falta de conformidade da OMA com os requisitos deste CV-CAR ou com os termos e condições do certificado OMA;

- (e) Nos demais casos, o requerimento para a alteração do certificado deve ser submetido à autoridade aeronáutica pelo menos 60 (sessenta) dias antes da data proposta para efectivação da modificação.
- (f) Em todos os casos, deve ser apresentada a documentação necessária.
- (g) Um certificado pode ser alterado pela autoridade aeronáutica removendo categorias/classes ou alterando sua limitação caso seja constatado que a organização de manutenção não apresenta condições de manter essa certificação.
- (h) Se o detentor do certificado vender ou transferir seus activos, o novo proprietário deve requerer uma alteração ao certificado de acordo com a secção 6.B.115, conforme aplicável.
- (i) Se a autoridade aeronáutica emitir uma alteração ao certificado de organização de manutenção aprovada devido a uma nova propriedade da OMA, a autoridade aeronáutica deve atribuir um novo número de certificado ao certificado de organização de manutenção aprovada alterado.
- (j) A autoridade aeronáutica pode:
 - (1) Determinar, por escrito, as condições sob as quais a OMA pode continuar a funcionar durante qualquer período de implementação das alterações indicadas no parágrafo (a); e
 - (2) Manter pendente o pedido de emissão do certificado de organização de manutenção aprovada se a autoridade aeronáutica determinar que a aprovação do certificado de organização de manutenção aprovada deve ser adiada.
- (k) A autoridade aeronáutica deve notificar o titular do certificado de organização de manutenção aprovada, por escrito, acerca das razões do adiamento previsto no parágrafo (2) (j).
- (l) Se a OMA efectuar alterações nos artigos listados no parágrafo (a) sem as notificar à autoridade aeronáutica e sem que a esta tenha alterado o certificado de organização de manutenção aprovada, a autoridade aeronáutica pode suspender ou revogar o certificado.
- (c) As inspecções referidas no parágrafo anterior podem ser delegadas à autoridade do Estado em que a OMA está localizado, desde que exista um acordo.
- (d) Após a condução de uma inspecção ou auditoria, o titular da OMA é notificado, por escrito, de qualquer não conformidade encontrada.
- (e) As não conformidades devem ser classificadas como se segue:
 - (1) Nível 1 corresponde a uma não conformidade significativa com os requisitos aplicáveis dos CV-CAR, assim como com os procedimentos e manuais da organização, os termos de certificação, o certificado ou o conteúdo de uma declaração, que reduz o nível de segurança operacional ou põe seriamente em risco a segurança operacional;
 - (2) Nível 2 corresponde a uma não conformidade com os requisitos aplicáveis dos CV-CAR, assim como com os procedimentos e manuais da organização, os termos de certificação, o certificado ou o conteúdo de uma declaração, que pode reduzir a segurança operacional ou, eventualmente, colocar em risco a segurança operacional.
- (f) Após recepção da notificação de não conformidades segundo o parágrafo (d), o titular do certificado de organização de manutenção aprovada deve:
 - (1) Identificar a causa principal da não conformidade;
 - (2) Definir um plano de acção correctiva; e
 - (3) Demonstrar que tomou todas as medidas correctivas adequadas, por forma a evitar a recorrência de não conformidades, no prazo acordado com a autoridade aeronáutica.
- (g) Quando forem detectadas evidências de não conformidade com os requisitos deste CV-CAR durante a supervisão ou qualquer outro processo a autoridade aeronáutica deve tomar as seguintes acções:
 - (1) No caso de não conformidade de nível 1:
 - (i) Limitar ou suspender, total ou parcialmente, em função da gravidade da não conformidade, a certificação da organização de manutenção, até a organização tomar as medidas correctivas adequadas; ou
 - (ii) Revogar a certificação da organização de manutenção aprovada;
 - (2) No caso de não conformidade de nível 2, conceder o prazo para a tomada de acções correctivas desde que apropriado à natureza da não conformidade, mas nunca superior a 3 (três) meses.
- (h) Sem prejuízo do disposto no parágrafo (2) (g), nalgumas circunstâncias, e em função da natureza da não conformidade, a autoridade aeronáutica pode alargar o prazo de 3 (três) meses, desde que seja apresentado um plano de acções correctivas sujeito a aprovação da autoridade aeronáutica.
- (i) Se uma organização de manutenção não apresentar um plano de acções correctivas ou não aplicar as medidas correctivas no prazo acordado ou prorrogado pela autoridade aeronáutica, o grau de gravidade da não conformidade aumenta para o nível 1 e são tomadas as medidas previstas no parágrafo (1) (e).

6.B.220 Acesso para inspecção

Para determinar a conformidade continua com os regulamentos aplicáveis, o titular do certificado de organização de manutenção aprovada deve:

- (1) Garantir, à autoridade aeronáutica, acesso irrestrito e ininterrupto, a qualquer hora, para inspecionar qualquer instalação, aeronave, documento, registos, dados, procedimentos ou qualquer outro material relevante às suas actividades sujeitas a certificação sejam contratadas ou não;
- (2) Garantir que seja concedido à autoridade aeronáutica acesso e cooperação relativamente a qualquer organização ou instalações que tenha contratado para serviços de manutenção;
- (3) Garantir que os acordos de manutenção, manutenção preventiva, reparações ou modificações por um contratante devem incluir as disposições relativas às inspecções do contratante pela autoridade aeronáutica.

6.B.225 Condução de auditorias e inspecções

- (a) A autoridade aeronáutica pode, a qualquer momento e sem aviso prévio, inspecionar um titular de um certificado de organização de manutenção aprovada nas instalações deste para determinar a conformidade com o presente CV-CAR.
- (b) A autoridade aeronáutica pode realizar inspecções no requerente ou no titular de um certificado de organização de manutenção aprovada fora de Cabo Verde.

6.C ALOJAMENTO, INSTALAÇÕES, EQUIPAMENTO, MATERIAIS E DADOS

6.C.100 GENERALIDADES

6.C.105 Requisito geral

Uma OMA deve dispor de alojamento, instalações, equipamento, materiais e dados em quantidade e qualidade que cumpram com os padrões exigidos para a emissão do certificado e autorizações que a OMA possua.

6.C.110 Requisitos de alojamento e de instalações

- (a) Cada OMA deve dispor de:
- (1) Alojamento para as instalações, equipamento, materiais e pessoal apropriado para todo o trabalho previsto e proporcionar, em particular, protecção contra a intempérie;
 - (2) Ambientes de trabalho adequados à tarefa executada e que não obstaculizem a eficácia do pessoal;
 - (3) Escritórios adequados para a gestão do trabalho planeado, incluindo, em particular, a gestão da qualidade, planeamento e registos técnicos;
 - (4) Oficinas e estaleiros especializados convenientemente isolados de modo a impedir a contaminação ambiental e das áreas de trabalho;
 - (5) Instalações seguras para a armazenagem de peças, equipamento, ferramentas e material.
- (b) As condições de armazenagem devem proporcionar segurança às peças utilizáveis, equipamento, ferramentas e material, a segregação das peças utilizáveis das inutilizáveis evitar a deterioração e danos aos artigos armazenados.
- (c) As condições de armazenagem devem estar de acordo com o especificado nas instruções dos fabricantes para evitar a deterioração e danos aos artigos armazenados.
- (d) O acesso às instalações de armazenagem deve ser limitado ao pessoal autorizado.
- (e) Para a manutenção de base de aeronaves, uma OMA deve dispor de hangares com espaço suficiente para alojar o tipo e modelo maior de aeronave que estejam listados nas suas especificações de operações.
- (f) A OMA pode executar manutenção, manutenção preventiva, reparações ou modificações em artigos fora do seu alojamento se fornecer instalações adequadas que sejam aceitáveis para a autoridade aeronáutica.
- (g) A NI: 6.C.110 estabelece os requisitos detalhados com relação ao alojamento e instalações.

6.C.115 Requisitos de equipamento, ferramentas e material

- (a) A OMA deve ter disponível e utilizar equipamentos, ferramentas e materiais necessários para realizar o âmbito de trabalho aprovado, devendo estes artigos estar sob o total controlo da OMA.
- (b) A disponibilidade de equipamentos e ferramentas significa uma disponibilidade permanente excepto quando o seu uso for tão esporádico que não justifique a sua disponibilidade permanente, devendo estes casos ser especificados no MPM.
- (c) A autoridade aeronáutica pode dispensar uma OMA de possuir ferramentas e equipamento específicos para manutenção ou reparação de uma aeronave ou outros produtos aeronáuticos especificados na certificação da OMA, se tais artigos puderem ser adquiridos temporariamente, através de acordo prévio, e estar sob o total controlo da OMA quando necessários para executar a manutenção ou reparações exigidas.
- (d) Os casos descritos no parágrafo anterior devem ser especificados no MPM.
- (e) A OMA deve utilizar o equipamento, ferramentas e material que sejam recomendados pelo fabricante do artigo ou que sejam no mínimo equivalentes aos recomendados pelo fabricante e aceitáveis para a autoridade aeronáutica.
- (f) As OMA certificadas para fins de manutenção de base devem ter equipamentos de acesso a aeronaves e plataformas, sistemas de atracagem para inspeção suficientes, de modo a que possam inspeccionar devidamente as aeronaves.

- (g) A OMA deve controlar todas as ferramentas, equipamento, e equipamento de teste aplicáveis em uso para aceitação de produtos ou para fazer uma determinação acerca da aeronavegabilidade.
- (h) A OMA deve assegurar que todas as ferramentas, equipamentos, e equipamento de teste aplicáveis em uso para aceitação de produtos ou para fazer uma determinação acerca da aeronavegabilidade sejam calibrados de modo a assegurar uma correcta calibração de acordo com um padrão oficialmente reconhecido pela autoridade aeronáutica e rastreável até aos padrões nacionais.
- (i) A OMA deve manter registos das calibrações e rastreabilidade dos padrões usados para calibração.
- (j) A NI: 6.C.115 contém os requisitos detalhados com relação a ferramentas, equipamento, e equipamento de teste.

6.C.120 Aceitação de componentes de aeronave

- (a) Todos os componentes devem ser classificados e devidamente separados de acordo com as seguintes categorias:
- (1) Componentes em estado de conservação satisfatórios, certificados como aptos para serviço através de um Formulário 601 da AAC, constante do anexo B, Formulário 1 da EASA, Formulário 8130-3 da FAA ou outro documento equivalente e apropriadamente marcados;
 - (2) Componentes fora de serviço, que devem ser mantidos em conformidade com os requisitos da presente subsecção;
 - (3) Componentes irrecuperáveis, classificados da forma especificada no parágrafo (e);
 - (4) Peças normalizadas utilizadas numa aeronave, motor, hélice ou outro componente, quando especificadas no catálogo de peças ilustrado do fabricante ou na ficha de manutenção;
 - (5) Material bruto e material consumível, utilizado durante a operação de manutenção, após a organização confirmar que o material satisfaz a especificação aplicável e que é devidamente rastreável;
 - (6) Componentes referidos na secção 5.F do CV-CAR 5.
- (b) Para efeitos do disposto no parágrafo (5) (a) todos os materiais devem ser acompanhados de documentos que identifiquem claramente o material em causa e atestem a sua conformidade com a declaração de especificações e com as declarações do fabricante e do fornecedor.
- (c) Antes da instalação de um componente, a organização deve assegurar-se de que este componente específico pode ser instalado na aeronave, mesmo quando lhe possam ser aplicadas diferentes modificações ou directivas de aeronavegabilidade.
- (d) A organização pode fabricar uma gama restrita de peças, destinada a ser utilizada durante os trabalhos de manutenção dentro das suas próprias instalações, desde que os respectivos procedimentos sejam identificados no MPM.
- (e) Os componentes que alcançarem o fim da sua vida útil especificado no certificado ou que apresentarem avarias irreparáveis devem ser classificados como irrecuperáveis e não podem ser reintegrados na cadeia de distribuição de componentes, a não ser que a vida útil especificada no seu certificado tenha sido prolongada ou que uma reparação tenha sido aprovada, em conformidade com as disposições do CV-CAR 5.
- (f) Os componentes referidos na secção 5.F do CV-CAR 5 só podem ser instalados numa aeronave se considerados elegíveis para instalação pelo proprietário da aeronave.

6.C.125 Mudança de localização, instalações ou recursos

- (a) Uma OMA somente pode mudar a localização de suas instalações com aprovação escrita da autoridade aeronáutica.

- b) Uma OMA somente pode fazer uma mudança nas suas instalações ou recursos requeridos pela subsecção 6.C.110, que possa ter significativo efeito em sua capacidade de executar manutenção, manutenção preventiva, reparações ou modificações, se obtiver aprovação escrita da autoridade aeronáutica.
- c) A autoridade aeronáutica pode determinar as condições, incluindo quaisquer limitações, sob as quais a OMA deve operar, enquanto estiver mudando sua localização, instalações ou recursos.

6.D PESSOAL E ADMINISTRAÇÃO

6.D.100 PESSOAL

6.D.105 Pessoal de gestão

- (a) A OMA deve nomear um administrador responsável, dotado dos poderes necessários para garantir que todos os trabalhos de manutenção exigidos pelo cliente possam ser financiados e executados segundo as normas exigidas pelo presente CV-CAR.
- (b) A nomeação do administrador responsável carece da aprovação prévia da autoridade aeronáutica.
- (c) O administrador responsável deve:
 - (1) Assegurar que todos os recursos necessários estão disponíveis para assegurar a actividade de manutenção em conformidade com os requisitos do presente CV-CAR e de modo a que a OMA possa manter a certificação;
 - (2) Definir e promover a política de segurança e qualidade;
 - (3) Demonstrar possuir um conhecimento básico dos requisitos enunciados no presente CV-CAR.
- (d) A organização deve nomear uma pessoa ou um grupo de pessoas responsáveis, sujeitas a aprovação da autoridade aeronáutica, cujas responsabilidades incluam assegurar que a OMA cumpra com os CV-CAR.
- (e) A pessoa ou pessoas, nomeadas nos termos do parágrafo anterior, deve:
 - (1) Representar a estrutura de gestão da manutenção da OMA;
 - (2) Ser responsável por todas as funções de manutenção especificadas no presente CV-CAR;
 - (3) Ser directamente responsável perante o administrador responsável;
 - (4) Demonstrar possuir um nível de conhecimentos relevantes, ter bons antecedentes e experiência satisfatória na área da manutenção de aeronaves ou de componentes de aeronaves e demonstrar um conhecimento operacional no que se refere aos requisitos do presente CV-CAR.
- (f) A OMA deve estabelecer procedimentos que definem as regras de substituição do administrador responsável e da pessoa ou pessoas responsáveis em caso de ausência prolongada.

6.D.110 Requisitos a nível de outro pessoal

- (a) A OMA deve prover pessoal qualificado para planear, registar, executar, supervisionar, inspeccionar e declarar apto para retorno ao serviço a manutenção, manutenção preventiva, reparações ou modificação executada sob o certificado de organização de manutenção aprovada e suas especificações de operações.
- (b) A OMA deve ter um plano de manutenção relativo aos seus recursos (homens/hora), demonstrando empregar pessoal suficiente para planear, executar, supervisionar, inspeccionar e declarar como apto o trabalho de acordo com o certificado de organização de manutenção aprovada.

- (c) Deve ainda implementar um procedimento para reavaliar o trabalho que já tenha sido planeado na eventualidade de o pessoal disponível ser inferior ao inicialmente previsto para um determinado turno ou período de trabalho.
- (d) A OMA deve estabelecer e controlar a competência do pessoal envolvido na manutenção, gestão ou auditorias da qualidade de acordo com um procedimento e um padrão oficialmente reconhecido pela autoridade aeronáutica.
- (e) Além da experiência necessária relacionada com a função, as competências devem incluir uma compreensão da aplicação de princípios de gestão da segurança e factores humanos e ao desempenho humano adequadas à função de cada pessoa na organização.
- (f) Cada supervisor da OMA deve possuir uma licença de TMA emitida de acordo com o CV-CAR 2.2.
- (g) A pessoa que assina a conformidade de manutenção ou o certificado de aptidão para serviço deve estar qualificada de acordo com o CV-CAR 2.2, conforme seja adequado ao trabalho executado, e deve ser autorizada pela OMA de acordo com os procedimentos aprovados pela autoridade aeronáutica.
- (h) O pessoal de manutenção e o pessoal de certificação devem cumprir com os requisitos de qualificação e receber formação inicial, recorrente e especializada para as funções e responsabilidades que lhes foram atribuídas de acordo com um programa aprovado pela autoridade aeronáutica.
- (i) O programa de formação estabelecido pela OMA deve incluir formação nos conhecimentos e perícias relacionados com o desempenho humano, incluindo a coordenação com outro pessoal de manutenção e a tripulação de voo.
- (j) A OMA deve assegurar que o pessoal que realiza e controla um ensaio de aeronavegabilidade continua e um ensaio não destrutivo das estruturas e dos componentes de aeronaves está devidamente qualificado para o ensaio em questão, em conformidade com uma norma oficialmente reconhecida pela autoridade aeronáutica.
- (k) O pessoal que desempenha qualquer outra tarefa especializada deve estar devidamente qualificado, em conformidade com as normas oficialmente reconhecidas pela autoridade aeronáutica.
- (l) Em derrogação às disposições dos parágrafos (j) e (k), o pessoal especializado a que se refere os parágrafos (1) (p) e (2) (p), e que possui as qualificações previstas no CV-CAR 2.2, para as categorias B1 ou B3 pode realizar e controlar os ensaios de contraste de cor por líquidos penetrantes.
- (m) Sem prejuízo das disposições do parágrafo (r), todas as OMA devem, no caso das operações de manutenção de linha de aeronaves, ter pessoal de certificação devidamente qualificado para as categorias B1, B2 ou B3, consoante o caso, em conformidade com as disposições do CV-CAR 2.2 e da subsecção 6.D.115.
- (n) As OMA referidas no parágrafo anterior podem igualmente recorrer, para pequenas operações rotineiras de manutenção de linha e de reparação de avarias simples, a pessoal de certificação devidamente formado para tarefas específicas, habilitado a exercer os privilégios descritos no CV-CAR 2.2 e qualificado em conformidade com as disposições do CV-CAR 2.2 e da subsecção 6.D.115.
- (o) O recurso ao pessoal de certificação referido no parágrafo anterior não implica que se possa prescindir de pessoal de certificação das categorias B1, B2 ou B3, consoante o caso.
- (p) Sem prejuízo das disposições do parágrafo (r), todas as OMA devem:
 - (1) No caso das operações de manutenção de base de aeronaves de grandes dimensões, possuir pessoal de certificação da categoria C devidamente qualificado para tipos de aeronave específicos, em conformidade

com as disposições do CV-CAR 2.2 e da subsecção 6.D.115 devendo ainda dispor de pessoal de certificação suficiente das categorias B1 ou B2, consoante o caso, devidamente qualificado para tipos de aeronaves específicos, em conformidade com as disposições do CV-CAR 2.2 e da subsecção 6.D.115 para auxiliar o pessoal de certificação da categoria C, sendo que:

- (i) O pessoal de apoio das categorias B1 e B2 deve certificar-se de que todas as operações ou inspeções relevantes foram efectuadas de acordo com os requisitos exigidos antes de o pessoal de certificação da categoria C emitir o certificado de aptidão para retorno ao serviço;
 - (ii) A OMA deve manter um registo do pessoal de apoio das categorias B1 e B2 envolvido;
 - (iii) O pessoal de certificação da categoria C deve certificar-se de que os requisitos do parágrafo (i) (1) (p) foram cumpridos e de que todos os trabalhos solicitados pelo cliente foram realizados e deve ainda avaliar as consequências decorrentes da não realização de qualquer trabalho, a fim de exigir que o mesmo seja realizado ou adiado, mediante decisão conjunta com o operador, até outro procedimento de verificação ou período limite a especificar;
- (2) No caso das operações de manutenção de base de aeronaves que não sejam de grande porte, ter:
- (i) Pessoal de certificação devidamente qualificado para as categorias B1, B2 ou B3, consoante o caso, em conformidade com as disposições do CV-CAR 2.2 e da subsecção 6.D.115; ou
 - (ii) Pessoal de certificação devidamente qualificado para a categoria C, assistido por pessoal de apoio.
- (q) O pessoal de certificação de componentes de aeronaves deve satisfazer as disposições do CV-CAR 2.2.
- (r) Em derrogação das disposições dos parágrafos (e) e (f), no que respeita à obrigação de cumprir as disposições do CV-CAR 2.2, a OMA pode recorrer a pessoal de certificação qualificado, em conformidade com as seguintes disposições:

- (1) No caso das instalações da OMA situadas fora de Cabo Verde, o pessoal de certificação pode ser qualificado em conformidade com as regulamentações nacionais em matéria de aviação em vigor no Estado onde as instalações da OMA estiverem registadas, desde que sejam cumpridas as condições especificadas na NI: 6.D.110 (r);
- (2) No caso das operações de manutenção de linha realizadas numa estação de manutenção de linha de uma OMA situada fora do Cabo Verde, o pessoal de certificação pode ser qualificado em conformidade com as regulamentações nacionais em matéria de aviação em vigor no Estado onde a estação de manutenção de linha estiver situada, desde que sejam cumpridas as condições especificadas na NI: 6.D.110 (r);
- (3) No caso de uma directiva de aeronavegabilidade para preparação de voo repetitivo, que estabeleça que a tripulação de voo pode cumprir as disposições expressas na directiva de aeronavegabilidade, a OMA pode emitir uma autorização de certificação limitada ao comandante ou ao engenheiro de voo, tendo em conta a licença da tripulação de voo;
- (4) No caso de uma aeronave que opere fora de um local dotado de recursos de apoio, a OMA pode emitir uma autorização de certificação limitada ao comandante ou engenheiro de voo, tendo em conta a licença da tripulação de voo, desde que tenha sido ministrada uma formação prática suficiente para assegurar que o comandante ou engenheiro de voo da aeronave podem cumprir as tarefas específicas exigidas, em conformidade com os requisitos aplicáveis;

(5) As disposições referidas no parágrafo (r) são alvo de especificação num procedimento de notificação;

(6) Nos casos imprevistos a seguir especificados, quando uma aeronave estiver aterrada num local diferente da base principal, onde não esteja presente qualquer pessoal de certificação apropriado, a OMA contratada para prestar apoio à manutenção pode emitir uma autorização de certificação pontual:

- (i) A um dos seus empregados que possua qualificações equivalentes às referentes a determinados tipos de aeronave ou tecnologias, características de construção e sistemas similares; ou
 - (ii) A qualquer pessoa que possua uma experiência mínima de 5 (cinco) anos em manutenção e seja titular de uma licença de manutenção de aeronaves válida, emitida pela OACI para o tipo de aeronave que exige a certificação em questão, desde que não esteja presente no local em questão nenhuma OMA devidamente certificada nos termos das disposições do presente CV-CAR e desde que a organização contratada receba e possua provas documentais atestando a experiência e a licença da pessoa referida.
- (s) Para efeitos do disposto no parágrafo (3) (r), a organização deve, no entanto, certificar-se de que foi ministrada uma formação prática suficiente para assegurar que o comandante ou engenheiro de voo da aeronave podem cumprir os requisitos aplicáveis da directiva de aeronavegabilidade.
- (t) Em qualquer dos casos especificados no parágrafo (r), a situação deve ser notificada à autoridade aeronáutica num prazo de 7 (sete) dias a contar da emissão da autorização de certificação mencionada.
- (u) A organização que emite a autorização de certificação pontual deve certificar-se de que todas as operações de manutenção efectuadas nestas condições, susceptíveis de afectar a segurança do voo, são alvo de nova verificação por uma organização devidamente aprovada.
- (v) Os requisitos do pessoal descrito nesta subsecção estão detalhados na NI: 6.D.110.

Nota: O material de orientação para conceber programas de formação para desenvolvimento dos conhecimentos e perícias do desempenho humano pode ser encontrado no Documento OACI 9683, Manual de Formação em Factores Humanos.

6.D.115 PESSOAL DE CERTIFICAÇÃO E PESSOAL DE APOIO

- (a) Além dos requisitos aplicáveis dos parágrafos (h) a (l) da subsecção 6.D.110, a OMA deve assegurar que o pessoal de certificação e o pessoal de apoio possuem um conhecimento adequado da aeronave ou dos componentes de aeronave relevantes que vão ser objecto de manutenção, bem como dos procedimentos conexos por ela aplicados.
- (b) No caso do pessoal de certificação, este requisito deve ser verificado antes da emissão ou reemissão da autorização de certificação.
- (c) À excepção dos casos previstos nos parágrafos (r) da subsecção 6.D.110 e no CV-CAR 2.2 a OMA apenas pode emitir ao pessoal de certificação autorizações de certificação referentes às categorias ou subcategorias básicas e às qualificações de tipo especificadas na licença de manutenção aeronáutica de acordo com o CV-CAR 2.2, sob reserva da licença permanecer válida durante o período de vigência da autorização e do pessoal de certificação cumprir as disposições do CV-CAR 2.2.
- (d) A OMA deve assegurar que, em qualquer período de 2 (dois) anos consecutivos, todo o pessoal de certificação e todo o pessoal de apoio está activamente envolvido em operações relevantes de manutenção de aeronaves ou componentes de aeronaves durante um período mínimo de 6 (seis) meses.

- (e) Para efeitos do disposto no parágrafo anterior, entende-se por «activamente envolvido em operações relevantes de manutenção de aeronaves ou componentes de aeronaves», que a pessoa trabalhou no ambiente de manutenção de aeronaves ou componentes de aeronaves e exerceu os privilégios previstos na autorização de certificação e efectuou trabalhos de manutenção em, pelo menos, alguns dos sistemas do tipo ou grupo de aeronaves especificado na autorização de certificação em questão.
- (f) A OMA deve certificar-se de que todo o pessoal de certificação e de apoio recebe formação contínua suficiente, de 2 (dois) em 2 (dois) anos, a fim de assegurar que o pessoal em questão possui conhecimentos actualizados relativamente à tecnologia, aos procedimentos da OMA e às questões relacionadas com factores humanos.
- (g) A organização estabelece um programa de formação contínua para o pessoal de certificação e para o pessoal de apoio, que inclui um procedimento destinado a assegurar a conformidade com as disposições relevantes da subsecção 6.D.115, como base para a emissão das autorizações de certificação ao pessoal de certificação nos termos do presente CV-CAR, bem como um procedimento destinado a assegurar a conformidade com as disposições do CV-CAR 2.2.
- (h) À excepção dos casos imprevistos, aos quais são aplicáveis as disposições do parágrafo (5) (r) da subsecção 6.D.110, a OMA deve avaliar todo o futuro pessoal de certificação quanto às suas competências, qualificações e capacidades para o desempenho das suas tarefas de certificação em conformidade com um procedimento especificado no manual antes da emissão ou reemissão de uma autorização de certificação nos termos das disposições do presente CV-CAR.
- (i) Quando as condições previstas nos parágrafos (a), (b), (d), (f) desta subsecção e, quando aplicável, o parágrafo (c) desta subsecção forem cumpridas pelo pessoal de certificação, a organização deve emitir uma autorização de certificação, na qual sejam claramente especificados o âmbito e as limitações da mesma.
- (j) A autorização de certificação continua válida enquanto as disposições dos parágrafos (a), (b), (d), (f) e, quando aplicável, (c) continuarem a ser cumpridas.
- (k) A autorização de certificação deve ser redigida de forma clara, de modo a que o seu âmbito possa ser facilmente perceptível para o pessoal de certificação e qualquer pessoa autorizada a examinar a autorização.
- (l) Quando forem utilizados códigos na definição do âmbito da autorização, a OMA deve disponibilizar uma tradução desses códigos.
- (m) A pessoa responsável pelo sistema de qualidade é igualmente responsável, em nome da OMA, pela emissão das autorizações de certificação ao pessoal de certificação.
- (n) A pessoa referida no parágrafo anterior pode nomear outras pessoas para emitir ou revogar as autorizações de certificação em conformidade com um procedimento especificado no manual.
- (o) A organização deve manter um registo de todo o pessoal de certificação e de apoio, devendo esse registo conter:
- (1) Dados relativos a qualquer licença de manutenção de aeronave emitida nos termos do CV-CAR 2.2;
 - (2) Todas as acções de formação relevantes concluídas;
 - (3) O âmbito das autorizações de certificação emitidas, quando aplicável;
 - (4) Os dados do pessoal que possui autorizações de certificação limitadas ou pontuais.
- (p) A OMA deve conservar o registo durante, pelo menos, 2 (dois) anos após o pessoal a que se refere o parágrafo anterior cessar a sua actividade profissional na organização ou logo após a retirada da autorização.
- (q) A OMA deve ainda, sempre que tal lhe for solicitado, facultar ao pessoal a que se refere a presente subsecção o acesso aos seus registos pessoais ou fornecer ao mesmo uma cópia do seu registo quando este abandonar a OMA.
- (r) O pessoal a que se refere a presente subsecção deve ter acesso aos seus registos pessoais, sempre que assim o solicitarem, conforme especificado anteriormente.
- (s) A organização deve fornecer ao pessoal de certificação uma cópia da sua autorização de certificação em suporte papel ou electrónico.
- (t) O pessoal de certificação deve apresentar, num prazo de 24 (vinte e quatro) horas, a sua autorização de certificação a qualquer pessoa autorizada que a solicitar.
- (u) O pessoal de certificação e de apoio deve ter a idade mínima de 21 (vinte e um) anos.
- (v) Os titulares de licenças de manutenção aeronáutica da categoria A apenas podem exercer privilégios de certificação em relação a tipos específicos de aeronaves depois de concluírem, com aproveitamento, a formação em operações correspondente à categoria A, ministrada por uma OMA devidamente certificada em conformidade com as disposições do presente CV-CAR ou do CV-CAR 3.
- (w) Os conhecimentos adquiridos na formação devem ser comprovados por exame ou por avaliação no local de trabalho, efectuados pela OMA.
- (x) Os titulares de licenças de manutenção aeronáutica da categoria B2 apenas podem exercer os privilégios de certificação descritas no CV-CAR 2.2, depois de concluírem, com aproveitamento:
- (1) A formação em operações correspondente à categoria A; e
 - (2) 6 (seis) meses de experiência prática documentada, compatível com o âmbito da autorização que é emitida.
- (y) A formação referida nos parágrafos (v) e (1) (x) correspondente à categoria A deve incluir uma componente prática e uma componente teórica apropriadas a cada operação autorizada.
- (z) A formação e o exame ou avaliação devem ser efectuados pela organização de manutenção que emite a autorização de pessoal de certificação.
- (aa) A experiência prática deve igualmente ser obtida ao serviço da organização de manutenção.

Nota: Entende-se por «pessoa autorizada», os funcionários da autoridade responsáveis pela supervisão da aeronave ou dos componentes de aeronave sujeitos a manutenção.

6.D.120 Treino em endoutrinamento, inicial, contínuo, especializado e de recuperação

- (a) A OMA deve estabelecer e implementar um programa de treino para os seus empregados que consista no endoutrinamento, treino inicial, contínuo, especializado e de recuperação.
- (b) A OMA deve desenvolver e actualizar o seu programa de treino com base nas tarefas de trabalho associadas ao âmbito das capacidades e autoridade de operação.
- (c) A OMA ao desenvolver a formação para os empregados, deve ter em conta os vários níveis de formação, experiência e perícia dos seus empregados conforme se segue:
- (1) Empregados que possuem uma licença de TMA;
 - (2) Empregados com experiência no desempenho de tarefas similares noutra OMA;
 - (3) Empregados com experiência em manutenção na aviação militar; e

- (4) Empregados sem perícia, experiência ou conhecimentos prévios.
- (d) O programa de treino deve assegurar que cada empregado incumbido de executar manutenção, manutenção preventiva, reparações ou modificações, e funções de inspecção seja capaz de desempenhar a tarefa atribuída.
- (e) Cada OMA deve possuir procedimentos para determinar a frequência da formação contínua e a necessidade de formação especializada e de recuperação.
- (f) O programa de treino e as suas revisões devem ser aprovadas pela autoridade aeronáutica.
- (g) Cada OMA deve avaliar a competência dos seus empregados para desempenhar as tarefas que lhes são atribuídas após a conclusão da formação inicial, contínua, especializada e de recuperação.
- (h) A avaliação da competência referida no parágrafo anterior deve ser adequadamente documentada nos registos de treino do empregado e deve ser efectuada através de um dos seguintes métodos, dependendo da dimensão da OMA, das suas capacidades e experiência dos seus empregados:
 - (1) Teste escrito;
 - (2) Conclusão de um curso de formação;
 - (3) Teste de perícia;
 - (4) Exercício em grupo;
 - (5) Avaliação na função;
 - (6) Exame oral no ambiente de trabalho.
- (i) A OMA deve documentar num formulário, aprovado pela autoridade aeronáutica, o treino de um empregado individual exigido sob esta subsecção.
- (j) Estes registos de treino devem ser conservados durante um mínimo de 2 (dois) anos.
- (k) O programa de treino de uma OMA deve cumprir os requisitos detalhados contidos na NI: 6.D.120.

6.D.125 Treino em mercadorias perigosas

- (a) A OMA deve possuir um programa de treino em mercadorias perigosas para os seus empregados contratados, seja a tempo inteiro, a tempo parcial, ou temporários, que estejam envolvidos nas seguintes actividades de:
 - (1) Carregamento, descarregamento ou manuseamento de mercadorias perigosas;
 - (2) Desenho, manufactura, fabrico, inspecção, marcação, manutenção, recondicionamentos, reparações ou testes de um volume, contentor ou componente de embalagem que seja representado, marcado, certificado ou vendido como estando qualificado para o uso no transporte de mercadorias perigosas;
 - (3) Preparação de materiais perigosos para o transporte;
 - (4) Segurança do transporte de mercadorias perigosas;
 - (5) Operação de um veículo utilizado para transportar mercadorias perigosas; ou
 - (6) Supervisão de qualquer uma das actividades listadas nos parágrafos (1) a (5).
- (b) Um empregado de uma OMA não deve executar ou supervisionar directamente uma das funções de trabalho listadas no parágrafo (a) a não ser que tenha recebido treino aprovado em mercadorias perigosas.
- (c) O treino da OMA deve assegurar que a sua formação em mercadorias perigosas:

- (1) Garanta que cada empregado que execute ou supervisione qualquer uma das funções de trabalho especificadas no parágrafo (a) esteja qualificado para cumprir com todos os procedimentos aplicáveis; e
- (2) Permita que cada pessoa qualificada reconheça os itens que contenham, ou possam conter, mercadorias perigosas regulamentadas sob o CV-CAR 18.
- (d) O treino em mercadorias perigosas da OMA deve ser aprovado pela autoridade aeronáutica e deve conter os itens da NI: 6.D.125.
- (e) A OMA deve documentar, num formulário e de um modo aprovado pela autoridade aeronáutica, o treino de um empregado individual exigido sob esta subsecção.
- (f) Os registos de treino devem ser conservados durante um mínimo de 2 (dois) anos.

6.D.130 Limitações de períodos de descanso e de serviço para pessoas que desempenham funções de manutenção numa OMA

- (a) Nenhuma pessoa pode atribuir, nem nenhuma pessoa deve desempenhar funções de manutenção de aeronaves, a não ser que essa pessoa tenha tido um período de descanso conforme previsto no Código Laboral .
- (b) Nenhuma pessoa pode escalar uma pessoa para desempenhar funções de manutenção de aeronaves para um período superior ao previsto no Código Laboral.
- (c) Em situações envolvendo a imobilização não programada da aeronave, as pessoas que desempenham funções de manutenção podem continuar em serviço durante:
 - (1) Um período de até 16 (dezassex) horas consecutivas; ou
 - (2) Até 20 (vinte) horas em 24 (vinte e quatro) horas consecutivas.
- (d) A seguir a períodos de serviço não programados, a pessoa que desempenhe funções de manutenção de aeronaves deve ter um período de descanso obrigatório conforme previsto no Código Laboral.
- (e) A OMA deve libertar a pessoa que desempenhe funções de manutenção de todos os deveres por 24 (vinte e quatro) horas consecutivas durante um período qualquer de 7 (dias) dias consecutivos.

6.D.135 Registos do pessoal de gestão, supervisão, inspecção e certificação

- (a) A OMA deve manter uma lista de todo o pessoal de gestão, supervisão, inspecção e certificação, que inclua detalhes do âmbito da sua autorização.
- (b) Os registos do pessoal referido no parágrafo anterior devem ser controlados.
- (c) O número de pessoas autorizadas a ter acesso ao sistema deve ser limitado de modo a minimizar a possibilidade de alteração de registos de forma não autorizada, e a diminuir a probabilidade dos registos confidenciais se tornarem acessíveis a pessoas não autorizadas.

Nota: As pessoas autorizadas, para além dos supervisores e responsáveis do departamento da qualidade ou manutenção da OMA, incluem a autoridade aeronáutica.

- (d) O pessoal de certificação deve ser notificado por escrito acerca do âmbito da sua autorização.
- (e) O documento de autorização deve estar num formato que torne o seu âmbito claro para o pessoal de certificação e qualquer pessoa autorizada que possa ter de examinar o documento.

- (f) Quando forem utilizados códigos para definir o âmbito, um documento de interpretação deve estar prontamente disponível.
- (g) O pessoal de certificação não é obrigado a trazer consigo o documento de autorização a todo o momento, mas deve apresentá-lo dentro do prazo de 24 (vinte e quatro) horas a pedido de uma pessoa autorizada.
- (h) Ao pessoal de certificação deve ser concedido um acesso razoável aos seus registos.
- (i) A autoridade aeronáutica está autorizada e pode investigar o sistema de registos para uma aprovação inicial e contínua, ou quando a autoridade aeronáutica tem motivos para duvidar da competência de uma determinada pessoa de certificação.
- (j) A OMA deve manter o registo desses indivíduos pelo menos durante 2 (dois) anos após a pessoa ter deixado o emprego com a OMA ou após a retirada da sua autorização.
- (k) Mediante pedido, o pessoal de certificação deve receber uma cópia do seu registo ao sair da OMA.
- (l) A NI: 6.D.135 estabelece os requisitos detalhados relativamente aos registos do pessoal de gestão, supervisão, inspecção e certificação.

6.D.200 ADMINISTRAÇÃO

6.D.205 Sistema de garantia da qualidade

- (a) A OMA deve estabelecer um sistema de garantia da qualidade e nomear um responsável da qualidade para verificar o cumprimento e a adequação dos procedimentos requeridos para assegurar práticas de manutenção seguras e aeronaves em condições de aeronavegabilidade.
- (b) O sistema da qualidade e o administrador responsável devem ser aceitáveis para a autoridade aeronáutica.
- (c) Cada OMA deve assegurar que o sistema de garantia da qualidade inclui um programa de garantia da qualidade que contenha procedimentos desenhados para verificar o cumprimento com as normas requeridas de aeronaves e componentes de aeronaves e a adequação dos procedimentos para assegurar que esses procedimentos geram boas práticas de manutenção e aeronaves e componentes de aeronaves em condições de aeronavegabilidade.
- (d) O sistema de garantia da qualidade deve incluir um procedimento para auditar inicialmente e periodicamente as pessoas que realizam trabalhos em nome da OMA.
- (e) O sistema de garantia da qualidade deve incluir um sistema de retorno da informação ao responsável ou grupo de pessoas directamente responsáveis pelo sistema de qualidade e finalmente 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 garantia da qualidade da OMA deve ser suficiente para analisar todos os procedimentos de manutenção conforme descritos no MPM e, se aplicável, o MCM, de acordo com um programa aprovado anualmente.
- (g) O sistema de garantia da qualidade da OMA 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.
- (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 comunicadas ao administrador responsável.
- (i) Se a OMA for uma organização de pequenas dimensões, a parte de auditoria independente do sistema de qualidade pode ser contratada a outra organização aprovada ao abrigo

deste CV-CAR ou a uma pessoa com conhecimentos técnicos adequados e experiência satisfatória comprovada em auditoria, designadamente, uma qualificação ISO 9000.

- (j) Quando a OMA for parte de titular de AOC emitido sob o CV-CAR 9, o sistema de gestão da qualidade do titular do AOC pode ser combinado com os requisitos de uma OMA desde que submetido à aceitação da autoridade aeronáutica.
- (k) Cada OMA deve descrever o sistema da qualidade em documentação relevante, conforme definido na NI: 6.D.205.

6.D.210 Sistema de gestão da segurança operacional

- (a) Uma OMA deve implementar um sistema de gestão da segurança operacional, aceitável para a autoridade aeronáutica, conforme descrito em regulamentação própria.

Nota1: Orientação sobre a definição do desempenho de segurança operacional está contida no Documento 9859 da OACI, Manual de Gestão da Segurança Operacional.

Nota 2: A estrutura para a implementação e manutenção de um sistema de gestão de segurança operacional está contida no Documento 9859 da OACI, Manual de Gestão da Segurança Operacional, Apêndice 4.

Nota 3: A estrutura para o Programa de Segurança Operacional do Estado está contida no Anexo 6 à Convenção, parte 1, ponto 8.7.3.4, Apêndice 7, anexo I.

- (b) O sistema de gestão da segurança deve ser aceitável para a autoridade aeronáutica.
- (c) O sistema de gestão da segurança referido no parágrafo (a) deve:
 - (1) Identificar os perigos reais e potenciais para a segurança;
 - (2) Assegurar que as acções correctivas necessárias para manter um nível de segurança aceitável sejam implementadas;
 - (3) Possibilitar o seguimento contínuo e a avaliação regular do nível de segurança atingido; e
 - (4) Apontar para um melhoramento contínuo do nível geral de segurança.
- (d) Um sistema de gestão da segurança deve definir com clareza as linhas de responsabilidade pela segurança através de toda a organização do operador, incluindo uma responsabilidade directa pela segurança por parte da gestão de topo.

6.D.215 Apresentação e revisão dos manuais de políticas e procedimentos

- (a) Todos os manuais exigidos por este CV-CAR devem:
 - (1) Incluir as instruções e a informação 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 rever e conter um sistema que permita ao pessoal determinar o estado actual de revisão de cada manual;
 - (3) Ter a data da última revisão impressa em cada página pertinente;
 - (4) Não ser contrária a qualquer regulamento de Cabo Verde aplicável ou às especificações de operações da OMA; e
 - (5) Incluir uma referência aos regulamentos de aviação civil apropriados.
- (b) O titular de um manual exigido por este CV-CAR deve manter o mesmo actualizado com as revisões fornecidas pela OMA.

- (c) Nenhuma pessoa pode aplicar quaisquer políticas ou procedimentos para as operações de manutenção ou funções de aeronavegabilidade sem a devida coordenação prévia com a autoridade aeronáutica.
- (d) A OMA deve submeter as políticas ou procedimentos à autoridade aeronáutica pelo menos 30 (trinta) dias antes da data prevista para a sua implementação.
- (e) Quando revisões imediatas forem exigidas no interesse da segurança, estas podem ser divulgadas e aplicadas imediatamente, desde que tenha sido submetido um pedido relativo a qualquer aprovação exigida.

6.D.220 Localização da OMA

- (a) O requerente, ou o titular, de um certificado OMA de acordo com os requisitos deste CV-CAR deve estabelecer e manter uma localização principal de negócio que está fisicamente localizado no endereço indicado no seu certificado.
- (b) Uma OMA pode ter localizações físicas adicionais sem certificar cada instalação como uma OMA independente, que podem ser aprovados pela autoridade aeronáutica desde que:
 - (1) Estas instalações estejam localizadas e dentro de uma área definida; e
 - (2) Estas instalações funcionam sob a aprovação do certificado OMA e das especificações de operações.
- (c) Uma OMA localizada num país fora Cabo Verde está sujeito a todos os requisitos aplicáveis do presente CV-CAR.

6.E REGRAS DE OPERAÇÃO DA OMA

6.E.100 REGRAS GERAIS

6.E.105 Manual de procedimentos da organização de manutenção aprovada

- (a) Cada OMA deve ter um MPM que visa dispor os procedimentos, os meios e os métodos da organização.
- (b) A conformidade com o conteúdo do MPM deve assegurar a conformidade com os requisitos deste CV-CAR, o que constitui um pré-requisito para obter e manter um certificado de organização de manutenção aprovada.
- (c) O MPM deve:
 - (1) Fornecer orientações claras para o pessoal sobre como as actividades, incluídas na aprovação da autoridade de aeronavegabilidade, são geridas, sobre as suas responsabilidades pessoais e sobre a forma como é alcançada a conformidade com os requisitos de aeronavegabilidade contínua;
 - (2) Incluir uma declaração das políticas e objectivos da organização.
- (d) No caso da OMA ser detentora de um AOC, o MPM e o MCM do AOC podem ser combinados.
- (e) O MPM deve ser alterado, conforme necessário, de forma a manter uma descrição actualizada da organização.
- (f) O MPM e quaisquer alterações subsequentes ao mesmo devem ser aprovadas pela autoridade aeronáutica antes do seu uso.
- (g) O MPM deve especificar o âmbito de trabalho requerido da OMA para satisfazer os requisitos relevantes necessários à certificação de aptidão para serviço de uma aeronave ou outro produto aeronáutico.
- (h) A OMA deve fornecer um MPM aprovado para uso da organização contendo a seguinte informação:

- (1) Uma declaração assinada pelo administrador responsável a confirmar que o MPM e quaisquer manuais associados definem a conformidade da OMA com este CV-CAR e que estes são sempre cumpridos;
- (2) Um procedimento para estabelecer e manter uma lista actualizada das funções e nomes do pessoal de gestão aprovado pela autoridade aeronáutica;

Nota: A lista do pessoal de gestão pode estar separada do manual de procedimentos mas deve ser mantida actualizada e disponível para inspecção pela autoridade aeronáutica quando solicitado.

- (3) Uma lista que descreva as obrigações e responsabilidades do pessoal de gestão e quais as questões que este pode tratar directamente com a autoridade aeronáutica em nome da OMA;
- (4) Um organigrama mostrando as cadeias relacionadas das responsabilidades do pessoal de gestão;
- (5) Um procedimento para estabelecer e manter uma lista actualizada do pessoal autorizado a assinar a declaração de conformidade de manutenção e o âmbito da sua autorização;

Nota: A lista do pessoal de certificação pode estar separada do manual de procedimentos mas deve ser mantida actualizada e disponível para inspecção pela autoridade aeronáutica quando solicitado.

- (6) Uma descrição dos procedimentos utilizados para estabelecer a competência do pessoal de manutenção;
- (7) Uma descrição geral dos recursos em mão-de-obra;

Nota: Os parágrafos de (1) a (7) (h) constituem a parte de gestão do MPM e, por conseguinte, podem ser produzidos como um documento único e disponibilizados às pessoas que devam estar razoavelmente familiarizadas com o seu conteúdo.

- (8) Uma descrição do método utilizado para completar e reter os registos de manutenção;
- (9) Uma descrição do procedimento para a preparação da declaração de conformidade de manutenção e as circunstâncias em que a declaração de conformidade pode ser assinada;
- (10) Uma descrição, quando aplicável, dos procedimentos adicionais para cumprir com os procedimentos e requisitos de manutenção de um operador;
- (11) Uma descrição dos procedimentos para cumprir com o requisito de notificação de ocorrência contido na subsecção 6.E.150;
- (12) Uma descrição do procedimento para receber, alterar e distribuir dentro da organização de manutenção todos os dados de aeronavegabilidade necessários provenientes do titular do certificado de tipo ou da organização de desenho de tipo;
- (13) Uma descrição geral das instalações localizadas em cada endereço especificado no certificado de aprovação da OMA;
- (14) Uma descrição geral do âmbito de trabalho da OMA relevante para a extensão da aprovação;
- (15) O procedimento de notificação que a OMA deve seguir ao pedir a aprovação para alterações na organização da OMA pela autoridade aeronáutica;
- (16) O procedimento de alteração ao MPM, incluindo a submissão de todas as alterações à autoridade aeronáutica para aprovação e a distribuição de cópias a todas as organizações ou pessoas a quem o manual tenha sido emitido;

- (17) Os procedimentos da OMA, aceitáveis para a autoridade aeronáutica, para assegurar boas práticas de manutenção e a conformidade com todos os requisitos relevantes desta subsecção;
 - (18) Os procedimentos da OMA para estabelecer e manter um sistema de garantia da qualidade com o objectivo de verificar o cumprimento e a adequação dos procedimentos para assegurar boas práticas de manutenção de aeronaves e outros produtos aeronáuticos em condições de aeronavegabilidade, incluindo os procedimentos para o sistema de retorno de informação à pessoa, ou grupo de pessoas, especificada na subsecção 6.D.105, e finalmente ao administrador responsável de modo a assegurar, conforme necessário, a tomada de acções correctivas;
 - (19) Os procedimentos da OMA para as auto-avaliações, incluindo os métodos e a frequência de tais avaliações, e os procedimentos relativos à comunicação dos resultados ao administrador responsável para análise e tomada de medidas;
 - (20) Uma lista de operadores, se apropriado, aos quais a OMA presta um serviço de manutenção de aeronaves;
 - (21) Uma lista das organizações que executam a manutenção em nome da OMA; e
 - (22) Uma lista das estações de manutenção de linha da OMA e os seus procedimentos, se aplicável.
- (i) A NI: 6.E.105 descreve os requisitos detalhados relativos ao MPM de manutenção e um modelo do MPM.

6.E.110 Procedimentos de manutenção

- (a) A OMA deve estabelecer procedimentos aceitáveis para a autoridade aeronáutica de modo a assegurar boas práticas de manutenção e o cumprimento de todos os requisitos relevantes dos CV-CAR para que as aeronaves e outros produtos aeronáuticos possam ser adequadamente declarados como aptos para serviço.
- (b) A OMA deve assegurar que o cumprimento com o disposto no parágrafo anterior seja através:
 - (1) Do estabelecimento de um sistema de garantia da qualidade para verificar o cumprimento dos procedimentos e a adequação dos mesmos; ou
 - (2) De um sistema de inspecção de modo a assegurar que toda a manutenção seja devidamente executada.
- (c) Uma OMA que utiliza o sistema de garantia da qualidade deve incluir procedimentos de auditoria listados no MPM na NI: 6.D.205.
- (d) Os procedimentos de manutenção devem cobrir todos os aspectos da actividade de manutenção e descrever os padrões segundo os quais a OMA tenciona trabalhar.
- (e) Os padrões de desenho da aeronave, componente da aeronave e os padrões da OMA e do operador da aeronave devem ser levados em conta.
- (f) Os procedimentos de manutenção devem abordar as disposições e limitações deste CV-CAR.

6.E.115 Lista de capacidades

- (a) Cada OMA deve preparar e manter uma lista de capacidades actualizada e aprovada pela autoridade aeronáutica.
- (b) A OMA não pode executar a manutenção, manutenção preventiva, reparações ou modificações num artigo até este ter sido introduzido na lista de capacidades de acordo com o parágrafo (19) (h) da subsecção 6.E.105.
- (c) A lista de capacidades deve identificar cada artigo por marca e modelo, número de parte, ou outra nomenclatura designada pelo fabricante do artigo.

- (d) Um artigo só pode ser introduzido na lista de capacidades se estiver dentro do âmbito de trabalho do certificado da organização de manutenção aprovada, e apenas depois da OMA ter levado a cabo uma auto-avaliação de acordo com o parágrafo (h) (19) da subsecção 6.E.105.
- (e) A OMA deve realizar a auto-avaliação descrita no parágrafo anterior para determinar se possui todas as instalações, equipamento, material, dados técnicos, processos, alojamento e pessoal qualificado disponível para executar o trabalho no artigo conforme exigido neste CV-CAR.
- (f) Após a determinação referida no parágrafo anterior, a OMA só pode introduzir o artigo na lista de capacidades se a alteração à lista de capacidades tiver sido aprovada pela autoridade aeronáutica.
- (g) O documento da avaliação descrito no parágrafo (d) deve ser assinado pelo administrador responsável e deve ser conservado em arquivo pela OMA.
- (h) Depois de introduzir um artigo adicional na sua lista de capacidades, OMA deve enviar uma cópia da lista para a autoridade aeronáutica.
- (i) A lista de capacidades deve estar disponível nas instalações para inspecção pelo público e pela autoridade aeronáutica.
- (j) As auto-avaliações devem estar disponíveis nas instalações para inspecção pela autoridade aeronáutica.
- (k) A OMA deve conservar as listas de capacidades e as auto-avaliações durante 2 (dois) anos a partir da data da sua aprovação pelo administrador responsável.

6.E.120 Contratação de manutenção

- (a) A OMA deve ser certificada para o trabalho que é para ser subcontratada e deve ter a capacidade de avaliar a competência do subcontratante.
- (b) A OMA pode contratar uma função de manutenção, em relação a um artigo, a uma fonte exterior desde que:
 - (1) A autoridade aeronáutica tenha aprovado a função de manutenção a ser contratada a uma fonte exterior;
 - (2) A OMA mantenha e disponibilize à autoridade aeronáutica, num formato aprovado pela autoridade aeronáutica, a seguinte informação:
 - (i) As funções de manutenção contratadas a cada instalação externa; e
 - (ii) O nome de cada instalação externa a quem a OMA contrata funções de manutenção e o tipo de certificado e âmbito de trabalho, se existentes, possuídos por cada instalação.
- (c) A OMA pode contratar uma função de manutenção relativa a um artigo a uma pessoa sem licença desde que:
 - (1) A pessoa sem licença siga um sistema de controlo da qualidade equivalente ao sistema seguido pela OMA;
 - (2) A OMA permaneça directamente responsável pelo trabalho executado pela pessoa sem licença; e
 - (3) A OMA verifique, através de teste e ou inspecção, que o trabalho foi executado satisfatoriamente pela pessoa sem licença e que o artigo está em condições de aeronavegabilidade antes de ser declarado apto para serviço.
- (d) A OMA não pode conceder apenas o certificado de aptidão para declarar o retorno ao serviço de um produto depois de contratar a manutenção, manutenção preventiva, reparação ou modificação sem verificar através de teste ou inspecção que o trabalho foi executado satisfatoriamente de acordo com métodos aprovados.

Nota 1: Uma OMA que preste serviço de manutenção a outra OMA dentro do seu âmbito de certificação não é considerada como estando a subcontratar no âmbito do parágrafo (d).

Nota 2: Uma lista de contratantes utilizados pela OMA é aprovada pela autoridade aeronáutica através do MPM.

6.E.125 Privilégios da organização de manutenção aprovada

- (a) A OMA está habilitada a executar as seguintes tarefas conforme permitidas pelo MPM:
 - (1) Manter ou modificar qualquer aeronave ou outro produto aeronáutico para os quais esteja certificada no local identificado no certificado e no MPM;
 - (2) Manter qualquer aeronave para a qual esteja certificada em qualquer local, sujeito à necessidade de tal manutenção resultante da inutilizabilidade da aeronave;
 - (3) Executar as actividades de suporte ao titular de um AOC específico se esse tiver requisitado os serviços da OMA noutros locais que não o local identificado no certificado de organização de manutenção aprovada e a OMA tiver sido qualificada para manter a aeronave desse titular de AOC específico no local requisitado; e
 - (4) Emitir um certificado de aptidão para declarar o retorno ao serviço ou uma declaração de conformidade de manutenção com relação aos parágrafos (1), (2), e (3) (a) ao concluir a manutenção de acordo com as limitações aplicáveis à OMA.
- (b) A OMA pode manter ou modificar qualquer artigo para o qual esteja certificado num local que não o da OMA, se:
 - (1) A função for executada da mesma forma que quando executada na OMA e de acordo com esta subsecção;
 - (2) Todo o pessoal, equipamento, material, e padrões técnicos aprovados e necessários estiverem disponíveis no local onde o trabalho for realizado; e
 - (3) O MPM da estação de linha dispuser os procedimentos aprovados que regulam o trabalho a ser executado num local que não o da OMA.
- (c) A OMA pode contratar manutenção, manutenção preventiva, reparação ou modificação, desde que não seja um produto completo com certificação de tipo, de acordo com a subsecção 6.E.120.

6.E.130 Limitações da OMA

- (a) A OMA deve manter uma aeronave ou outro produto aeronáutico para o qual esteja certificada apenas quando todo o alojamento, instalações, equipamento, ferramentas, material, dados técnicos aprovados e pessoal de certificação necessários estiverem disponíveis.
- (b) A OMA não pode contratar manutenção, manutenção preventiva, reparação ou modificação de um produto completo com certificação de tipo.
- (c) A OMA não pode conceder apenas o certificado de aptidão para declarar o retorno ao serviço de um produto depois de contratar a manutenção, manutenção preventiva, reparação ou modificação sem verificar através de teste ou inspecção que o trabalho foi executado satisfatoriamente de acordo com métodos aprovados.

6.E.135 Certificado de aptidão para serviço de uma aeronave, peça ou outro componente ou conjunto

- (a) Um certificado de aptidão para serviço deve ser emitido pelo pessoal de certificação devidamente autorizado, em nome da OMA, quando satisfeito que toda a manutenção solicitada da aeronave foi adequadamente executada pela OMA de acordo com os procedimentos descritos no MPM tendo em conta a disponibili-

dade e utilização dos dados de aeronavegabilidade especificados na subsecção 6.E.145, e que não existem não conformidades susceptíveis de colocar em risco a segurança de voo.

- (b) Um certificado de aptidão para serviço deve ser emitido, antes do voo e após a conclusão de qualquer trabalho de manutenção numa peça ou outro componente ou conjunto de uma aeronave quando fora da aeronave.
- (c) Um certificado de aptidão para serviço deve conter:
 - (1) Os detalhes básicos da manutenção efectuada incluindo uma referência detalhada aos dados aprovados utilizados;
 - (2) A data em que tal manutenção foi concluída; e
 - (3) A identidade, incluindo a referência à certificação da OMA e à autorização do pessoal de certificação que emite o certificado.
- (d) O certificado de aptidão para serviço a ser utilizado para declarar a aptidão de uma aeronave, peça ou outro componente ou conjunto aeronáutico deve observar os seguintes itens:
 - (1) A seguinte declaração: "Certifica que o trabalho especificado foi executado de acordo com os regulamentos em vigor e que em relação a esse trabalho a aeronave ou componente de aeronave é considerada apta para retorno ao serviço";
 - (2) Referir os dados especificados nas instruções de aeronavegabilidade ou instruções de aeronavegabilidade contínua do fabricante;
 - (3) Se as instruções incluírem um requisito no sentido de assegurar que um valor de dimensão ou de teste esteja dentro de uma tolerância específica em vez de uma tolerância geral, o valor da dimensão ou do teste deve ser registado a não ser que a instrução permita o uso de calibradores de "passa/não passa", sendo que normalmente, não é suficiente declarar que o valor da dimensão ou teste está dentro da tolerância;
 - (4) A data em que tal manutenção tiver sido efectuada, incluindo quando é que a manutenção teve lugar com relação a qualquer limite de vida ou de revisão geral em termos de, nomeadamente, data/horas de voo/ciclos/aterragens, conforme apropriado;
 - (5) Quando tenha sido executada uma manutenção extensiva, é aceitável que a certificação de aptidão para serviço faça um resumo da manutenção desde que exista uma referência cruzada ao conjunto de tarefas contendo detalhes completos da manutenção executada, sendo que a informação dimensional deve ser conservada no registo do pacote de trabalhos;
 - (6) A pessoa que emite a aptidão para serviço deve usar uma assinatura completa e, de preferência, um carimbo de autenticação, excepto se for utilizado um sistema informático de declaração de aptidão para serviço, desde que neste último caso, a autoridade aeronáutica fique convencida de que apenas a pessoa em particular pode emitir electronicamente a aptidão para serviço.
- (e) Após a conclusão de qualquer tarefa de manutenção efectuada a uma peça ou outro componente retirada de uma aeronave, a OMA deve emitir um certificado de aptidão para serviço através do Formulário 601 contido no anexo B, que faz parte integrante do presente CV CAR.

Nota 1: Um método de cumprimento com o parágrafo (6) (d) é a utilização de um cartão pessoal magnético ou óptico em conjunto com um número de identidade pessoal (PIN), o qual é digitado no teclado do computador e do conhecimento apenas do indivíduo.

Nota 2: Um produto aeronáutico que tenha sido submetido a manutenção fora da aeronave requer a emissão de um certificado de aptidão para serviço relativamente a essa manutenção e de um outro certificado

de aptidão para serviço quanto à sua devida instalação na aeronave, quando tal acção ocorra.

- (f) As novas avarias ou ordens de serviço de manutenção não concluídas e identificadas durante as operações de manutenção especificadas nos parágrafos (a) e (b) devem ser comunicadas ao operador da aeronave com vista a obter autorização para reparar tais avarias ou concluir os elementos da ordem de serviço de manutenção que não tenham sido executados.
- (g) Caso o operador da aeronave não permita que operações de manutenção sejam efectuadas em conformidade com as disposições do parágrafo anterior, são aplicáveis as disposições do parágrafo (h).
- (h) Em derrogação às disposições do parágrafo (a), quando a organização não for capaz de concluir todos os trabalhos de manutenção solicitados, pode emitir um certificado de aptidão para serviço tendo em conta as limitações da aeronave.
- (i) A organização deve fazer constar o facto referido no parágrafo anterior no certificado de aptidão para serviço da aeronave.
- (j) Em derrogação às disposições do parágrafo (a) e da subsecção 6.C.120, quando uma aeronave estiver aterrada num local diferente da estação principal de manutenção de linha ou da base de manutenção principal devido à indisponibilidade de um componente com o devido certificado de aptidão para serviço, deve ser permitida a instalação de um componente sem o devido certificado de aptidão para serviço para o máximo de 30 (trinta) horas de voo ou até que a aeronave regresse à estação principal de manutenção de linha ou à base de manutenção principal, conforme a que se encontrar mais perto, desde que o operador da aeronave dê o seu aval e que o referido componente disponha de um certificado de aptidão para serviço.
- (k) Não obstante o previsto no parágrafo anterior, devem ser cumpridos todos os requisitos de manutenção e operação aplicáveis.
- (l) Os componentes em questão devem ser retirados após o período limite especificado no parágrafo (j), a não ser que tenha sido obtido um certificado de aptidão para serviço nos termos do parágrafo (a) e da subsecção 6.C.120.

6.E.140 Registos de manutenção

- (a) A OMA deve registar, num formulário aprovado pela autoridade aeronáutica, todos os detalhes em relação ao trabalho de manutenção executado.
- (b) Como requisito mínimo, a OMA deve manter os registos necessários para comprovar o cumprimento de todos os requisitos para efeitos de emissão do certificado de aptidão para serviço, incluindo os documentos emitidos pelos subcontratantes.
- (c) A OMA deve fornecer uma cópia de cada certificado de aptidão para serviço ao operador da aeronave, juntamente com uma cópia de quaisquer dados de aeronavegabilidade específicos utilizados nas reparações ou modificações executadas.
- (d) A OMA deve conservar uma cópia de todos os registos de manutenção detalhados e todos os dados de aeronavegabilidade associados durante o período de 2 (dois) anos a partir da data em que a aeronave ou outro produto aeronáutico ao qual o trabalho diz respeito tiver sido declarado como apto pela OMA, tendo em conta as seguintes condições:
 - (1) Os registos mencionados no parágrafo anterior devem ser conservados de modo a estarem protegidos contra danos, alterações e roubo;
 - (2) Os discos, suportes magnéticos, entre outros, utilizados para efectuar cópias de segurança, devem ser arquivados num local diferente do utilizado para arquivar os discos, suportes magnéticos, de trabalho, num ambiente que possa assegurar a sua preservação em boas condições;

- (3) Quando uma organização certificada nos termos do presente CV-CAR terminar a sua actividade, todos os registos de manutenção conservados, referentes aos últimos 2 (dois) anos, devem ser transmitidos ao último proprietário ou cliente da respectiva aeronave ou componente de aeronave ou devem ser arquivados da forma especificada pela autoridade aeronáutica.
- (e) Cada pessoa que mantenha, execute uma manutenção preventiva, reparação, ou modifique uma aeronave ou outro produto aeronáutico deve efectuar uma anotação no registo de manutenção desse equipamento, observando o seguinte:
 - (1) Uma descrição e referência aos dados aceitáveis para a autoridade aeronáutica relativos ao trabalho realizado;
 - (2) A data de conclusão do trabalho realizado;
 - (3) O nome da pessoa que executou o trabalho se diferente da pessoa especificada nesta subsecção;
 - (4) Se o trabalho realizado na aeronave ou outro produto aeronáutico tiver sido efectuado de forma satisfatória, a assinatura, número de certificado, e o tipo de certificado possuído pela pessoa que aprovou o trabalho;
 - (5) A assinatura autorizada, o número de certificado da organização de manutenção aprovada e o tipo de licença possuído pela pessoa que declara apta ou inapta para retorno ao serviço a aeronave, célula, motor de aeronave, hélice, outro componente, dispositivo, ou partes dos mesmos;
 - (6) A assinatura constitui a declaração de aptidão para retorno ao serviço apenas em relação ao trabalho realizado.
- (f) Para além da anotação exigida no parágrafo anterior, as reparações importantes e as modificações importantes devem ser registadas num formulário, e o formulário entregue pela pessoa que executou o trabalho, da forma determinada pela autoridade aeronáutica no CV-CAR 5.
- (g) Nenhuma pessoa deve descrever em qualquer formulário ou anotação de manutenção uma aeronave ou componente aeronáutico como tendo sido submetido a revisão geral a não ser que:
 - (1) Utilizando métodos, técnicas e práticas aceitáveis para a autoridade aeronáutica, tenha sido desmontado, limpo, inspeccionado conforme permitido, reparado conforme necessário, e montado de novo; e
 - (2) Tenha sido testado de acordo com padrões e dados técnicos aprovados, ou de acordo com os padrões e dados técnicos actualizados aceitáveis para a autoridade aeronáutica, os quais tenham sido desenvolvidos e documentados pelo titular do certificado de tipo, certificado de tipo suplementar, ou uma aprovação de material, peça, processo ou dispositivo sob uma TSO.
- (h) Nenhuma pessoa pode descrever em qualquer formulário ou registo de manutenção requerido uma aeronave ou outro produto aeronáutico como tendo sido reconstruído a não ser que tenha sido:
 - (1) Desmontado, limpo, inspeccionado conforme permitido;
 - (2) Reparado, conforme necessário; e
 - (3) Montado de novo e testado com relação às mesmas tolerâncias e limites como se fosse um artigo novo, utilizando ou peças novas ou peças usadas, que respeitem as tolerâncias de limites de peças novas, ou as dimensões que tenham sido aprovadas acima ou abaixo das dimensões normalizadas.
- (i) Nenhuma pessoa pode declarar apta para retorno ao serviço qualquer aeronave ou outro produto aeronáutico que tenha sido submetido a uma manutenção, manutenção preventiva, reparação ou modificação a não ser que:

- (1) A anotação adequada no registo de manutenção tenha sido efectuada; e
- (2) O formulário de reparação ou modificação autorizado ou fornecido pela autoridade aeronáutica tenha sido executado de uma forma determinada pela autoridade aeronáutica.
- (j) Se uma reparação ou modificação resultar em qualquer alteração nas limitações de operação da aeronave ou nos dados de voo contidos no manual de voo da aeronave aprovado, essas limitações de operação ou dados de voo devem ser adequadamente revistos e dispostos conforme aprovado pela autoridade aeronáutica.
- (k) A pessoa que declara apta ou inapta para retorno ao serviço de uma aeronave ou outro produto aeronáutico, após qualquer inspeção efectuada de acordo com este CV-CAR, deve anotar no registo de manutenção desse equipamento a seguinte informação:
 - (1) O tipo de inspeção e uma breve descrição da extensão da inspeção;
 - (2) A data da inspeção e o tempo total em serviço da aeronave;
 - (3) A assinatura autorizada, o número de certificado da OMA, e o tipo de licença possuído pela pessoa que declara apta ou inapta para retorno ao serviço a aeronave, célula, motor de aeronave, hélice, dispositivo, parte ou outro componente, ou partes dos mesmos;
 - (4) Se a aeronave for considerada como estando em condições de aeronavegabilidade e declarada apta para retorno ao serviço, a seguinte declaração ou outra com uma redacção similar deve ser emitida: “Certifico que esta aeronave foi inspecionada de acordo com a inspeção (inserir o tipo) e foi determinado que está em condições de aeronavegabilidade”;
 - (5) Se a aeronave for declarada inapta para retorno ao serviço devido a necessidade de manutenção, não conformidade com as especificações aplicáveis, directivas de aeronavegabilidade, ou outros dados aprovados, a seguinte declaração ou outra com uma redacção similar deve ser emitida: “Certifico que esta aeronave foi inspecionada de acordo com a inspeção (inserir o tipo) e que uma lista de discrepâncias e artigos que não estão em condições de aeronavegabilidade datados de (data) foram fornecidos ao proprietário ou operador da aeronave”; e
 - (6) Se uma inspeção for efectuada sob um programa de inspeção estipulado neste CV-CAR, a anotação deve identificar o programa de inspeção realizado, e incluir uma declaração em como a inspeção foi realizada de acordo com as inspeções e procedimentos desse programa em particular.
- (l) Se a pessoa que realiza uma inspeção requerida pelo presente CV-CAR considerar que a aeronave não está em condições de aeronavegabilidade ou que não cumpre com a folha de dados do certificado de tipo, directivas de aeronavegabilidade ou outros dados aprovados aplicáveis de que a sua aeronavegabilidade depende, essa pessoa deve fornecer ao proprietário ou locatário uma lista assinada e datada dessas discrepâncias.
- (c) Para efeitos das disposições do presente CV-CAR, entende-se por dados de aeronavegabilidade:
 - (1) Qualquer requisito, procedimento, directiva operacional aplicáveis ou informação publicada pela autoridade responsável pela fiscalização da aeronave ou componente de aeronave;
 - (2) Qualquer directiva de aeronavegabilidade aplicável publicada pela autoridade responsável pela fiscalização da aeronave ou componente de aeronave;
 - (3) Instruções relativas à aeronavegabilidade continua, emitidas pelos titulares de um certificado de tipo ou de um certificado suplementar de tipo e por qualquer organização a quem seja solicitada a publicação de tais dados, por força das disposições do CV-CAR 5 e, no caso de aeronaves ou componentes de aeronaves provenientes de outros países, os dados definidos pela autoridade responsável pela fiscalização da aeronave ou componente de aeronave;
 - (4) Qualquer norma aplicável tais como, uma norma de manutenção (mas não se limitando a esta) reconhecida pela autoridade aeronáutica como sendo uma boa norma de manutenção;
 - (5) Qualquer dado aplicável emitido em conformidade com o parágrafo (d).
- (d) A organização deve estabelecer procedimentos para assegurar que, caso sejam detectados, quaisquer procedimentos, práticas, informações ou instruções de aeronavegabilidade imprecisos, incompletos ou ambíguos contidos em dados de aeronavegabilidade utilizados por pessoal de manutenção são registados e notificados ao autor dos dados de aeronavegabilidade.
- (e) Se a OMA modificar os dados de aeronavegabilidade especificados no parágrafo (a) para um formato ou apresentação mais útil às suas actividades de manutenção, a OMA deve apresentar à autoridade aeronáutica uma alteração ao MPM relativamente a tais alterações propostas para aprovação pela autoridade aeronáutica.
- (f) A OMA deve dispor de um sistema comum de plano ou ficha de trabalho que deve ser utilizado a todos os níveis relevantes da organização.
- (g) Para além do disposto no parágrafo anterior, a OMA deve ainda transcrever de forma precisa nesses planos ou fichas de trabalho os dados de aeronavegabilidade previstos nos parágrafos (b) e (c) ou fazer uma referência específica dos trabalhos de manutenção particulares incluídas nos dados de aeronavegabilidade.
- (h) Os planos ou fichas de trabalho podem ser elaborados por computador e conservados numa base de dados electrónica, desde que sejam adoptadas as medidas de segurança apropriadas para evitar a sua alteração não autorizada e criado um sistema de cópias de segurança que deve ser actualizado, no máximo, 24 (vinte e quatro) horas após cada nova entrada na base de dados electrónica principal.
- (i) Os trabalhos de manutenção mais complexos devem ser transcritos nos planos ou fichas de trabalho e divididas em várias etapas distintas, por forma a assegurar um registo de cumprimento da tarefa de manutenção na sua íntegra.
- (j) Sempre que uma OMA prestar um serviço de manutenção a um operador de aeronave que exija a utilização do seu plano ou ficha de trabalho, este plano ou ficha de trabalho deve ser utilizado.
- (k) Neste caso, a OMA deve estabelecer um procedimento para assegurar a correcta aplicação do plano ou ficha de trabalho do operador da aeronave.
- (l) Todos os dados de aeronavegabilidade utilizados pela OMA devem ser mantidos actualizados e disponibilizados a todo o pessoal que requeira o acesso a esses dados para desempenhar as suas funções.

6.E.145 Dados de aeronavegabilidade

- (a) A OMA deve dispor e utilizar todos os dados de aeronavegabilidade adequados e actualizados para suportar o trabalho de manutenção executado.

Nota: A autoridade aeronáutica pode classificar dados provenientes de outra autoridade ou organização como obrigatórios e pode exigir que a OMA detenha tais dados.

- (b) No caso dos dados de aeronavegabilidade fornecidos por um operador ou cliente, a organização deve conservar tais dados durante a realização dos trabalhos, excepto nos casos em que tal não for praticável por força das disposições constantes da subsecção 6.E.140.

- (m) A OMA deve estabelecer um procedimento para assegurar a actualização dos dados de aeronavegabilidade por si controlados.
- (n) No caso dos dados de aeronavegabilidade controlados e fornecidos pelo operador/cliente, a organização deve comprovar que possui a confirmação por escrito do operador/cliente de que os dados de aeronavegabilidade em causa estão actualizados ou possui ordens de serviço especificando o estado de alteração dos dados de aeronavegabilidade a utilizar ou deve comprovar que tais dados figuram na lista de alterações de dados de aeronavegabilidade do operador/cliente.
- (o) A NI: 6.E.145 contém os requisitos detalhados em relação aos dados de aeronavegabilidade.
- (c) A OMA deve manter, em estado actualizado, todos os manuais de serviço, instruções e boletins de serviço do fabricante que estejam relacionados com os artigos que mantém ou modifica.
- (d) Para além do disposto no parágrafo anterior, cada OMA com um âmbito de certificação aviónica deve:
 - (1) Cumprir com o CV-CAR 5 que se aplicam aos sistemas electrónicos;
 - (2) Usar materiais que estejam em conformidade com as especificações aprovadas para o equipamento adequados ao seu âmbito de certificação;
 - (3) Utilizar aparelhos de teste, equipamento de oficina, normas de desempenho, métodos de teste, modificações e calibrações que estejam em conformidade com as especificações ou instruções do fabricante, especificações aprovadas e, se não for especificado em contrário, com as boas práticas aceites da indústria aviónica de aeronaves.

6.E.150 Notificação de ocorrências

- (a) A OMA deve comunicar à autoridade aeronáutica, ao Estado de Registo e à organização responsável pelo desenho da aeronave ou componente da aeronave qualquer situação que tenha sido detectada na aeronave ou num componente da aeronave e que comprometa ou possa comprometer gravemente a segurança de voo.
- (b) A OMA deve estabelecer um procedimento de comunicação interna de ocorrências, especificado no MPM, por forma a permitir a recolha e avaliação das referidas comunicações, incluindo a análise e selecção das ocorrências a comunicar nos termos do parágrafo (a).
- (c) O procedimento referido no parágrafo anterior deve identificar as tendências adversas, as medidas correctivas adoptadas ou a adoptar pela OMA para corrigir as deficiências detectadas, assim como prever a avaliação de todas as informações relevantes relacionadas com tais ocorrências e um método de divulgação das informações quando tal for necessário.
- (d) As comunicações devem ser efectuadas num formulário e do modo determinado pela autoridade aeronáutica e conter toda a informação pertinente relativos a condição e resultados da avaliação de que a OMA tenha conhecimento.
- (e) A comunicação deve conter pelo menos os seguintes itens:
 - (1) Número de matrícula da aeronave;
 - (2) Tipo, marca e modelo do artigo;
 - (3) Data da descoberta da falha, avaria ou defeito;
 - (4) Tempo desde a última revisão geral, se aplicável;
 - (5) Causa aparente da falha, avaria ou defeito;
 - (6) Outra informação pertinente que seja necessária para uma identificação mais completa, determinação da gravidade, ou acção correctiva.
- (f) Se a OMA for contratada por um titular de um AOC para executar a manutenção, essa OMA deve comunicar ao titular do AOC qualquer situação que afecte a aeronave ou outro produto aeronáutico.
- (g) As comunicações devem ser submetidas a autoridade aeronáutica logo que possível, mas em qualquer caso no prazo de 72 (setenta e duas) horas a partir da data em que a OMA tenha identificado a situação a que se refere a comunicação.

6.E.155 Normas de desempenho da OMA

- (a) Cada OMA que execute qualquer manutenção, manutenção preventiva, reparações ou modificações para um operador aéreo certificado ao abrigo do CV-CAR 9 e que possua um programa de manutenção aprovado nos termos do CV-CAR 9 deve executar esse trabalho de acordo com os manuais do titular do AOC.
- (b) Excepto conforme estipulado no parágrafo (a), cada OMA deve executar as suas operações de manutenção e modificação de acordo com as normas aplicáveis no CV-CAR 5.

6.E.160 Planeamento da produção

- (a) A OMA deve dispor de um sistema adequado ao volume e à complexidade do trabalho, que permita efectuar o planeamento de todo o pessoal, ferramentas, equipamentos, material, dados de aeronavegabilidade e instalações necessários, por forma a assegurar a conclusão do trabalho de manutenção em condições de segurança.
- (b) No planeamento dos trabalhos de manutenção, assim como na definição dos turnos, devem ser tomadas em conta as limitações em termos de desempenho humano.
- (c) Sempre que for necessário assegurar a continuidade ou conclusão dos trabalhos de manutenção por motivos relacionados com a mudança de turno ou substituição do pessoal, as informações relevantes devem ser comunicadas de forma apropriada entre o pessoal que entra e o pessoal que sai de serviço.

6.F DISPOSIÇÕES REVOGATÓRIAS E FINAIS

6.F.100 REVOGAÇÃO E ENTRADA EM VIGOR

6.F.105 Revogação

É revogada, a partir da data da entrada em vigor do presente CV-CAR, a 2ª edição do CV-CAR Parte 6.

6.F.110 Entrada em vigor

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

NI – NORMAS DE IMPLEMENTAÇÃO

NI: 6.B.110 Âmbito de certificação

- (a) Salvo se especificado em contrário no parágrafo (u) para as organizações de menores dimensões, o quadro referido no parágrafo (w) prevê o sistema normalizado para a certificação da organização de manutenção nos termos deste CV-CAR.
- (b) Qualquer organização deve ser titular de uma certificação que pode variar entre uma única classe e categoria com limitações e todas as classes e categorias com limitações.
- (c) Além do quadro referido no parágrafo (w), a OMA deve indicar o âmbito dos trabalhos no MPM.
- (d) No âmbito das classes de certificação e categorias atribuídas pela autoridade aeronáutica, o âmbito dos trabalhos especificados no MPM define os limites exactos da certificação, sendo essencial que as classes e as categorias de certificação sejam compatíveis com o âmbito das tarefas das organizações.
- (e) A categoria de classe A significa que a OMA pode realizar operações de manutenção em aeronaves e quaisquer componentes (incluindo motores ou APU), em conformidade com os dados de manutenção da aeronave ou, mediante autorização da autoridade aeronáutica, em conformidade com os dados de manutenção do componente, apenas enquanto esses componentes estiverem instalados na aeronave.

- (f) Sem prejuízo no estabelecido no parágrafo anterior, a OMA com a categoria de classe A pode desmontar temporariamente um componente para manutenção, a fim de facilitar o acesso ao componente, salvo se da desmontagem decorrer a necessidade de tarefas de manutenção adicionais que não se encontrem abrangidas pelas disposições da presente disposição.
- (g) A operação referida no parágrafo anterior está sujeita a um procedimento de controlo especificado no MPM e aprovado pela autoridade aeronáutica, sendo que a secção «Limitações» especifica o âmbito dessa manutenção, indicando, assim, o âmbito da certificação.
- (h) A categoria de classe B significa que a organização de manutenção certificada pode realizar operações de manutenção em motores ou APU e componentes de motores ou APU não instalados, em conformidade com os dados de manutenção do motor ou APU ou, mediante autorização expressa da autoridade aeronáutica, em conformidade com os dados de manutenção do componente, apenas enquanto os componentes estiverem instalados no motor ou APU.
- (i) Sem prejuízo no estabelecido no parágrafo anterior, a OMA com a categoria de classe B pode desmontar temporariamente um componente para manutenção, a fim de facilitar o acesso ao componente, salvo se da desmontagem decorrer a necessidade de tarefas de manutenção adicionais que não se encontrem abrangidas pelas disposições da presente disposição, sendo que a secção «Limitações» especifica o âmbito dessa manutenção, indicando, assim, o âmbito da certificação.
- (j) Uma organização de manutenção certificada com a categoria de classe B pode também efectuar a manutenção de um motor instalado no decurso da manutenção de «base» e de «linha», sob condição de existir um procedimento de controlo especificado no MPM a aprovar pela autoridade aeronáutica, sendo que o âmbito dos trabalhos estabelecido no MPM deve reflectir tais actividades quando autorizadas pela autoridade aeronáutica.
- (k) A categoria de classe C significa que a OMA pode efectuar operações de manutenção em componentes não instalados (com excepção de motores e APU) destinados a serem montados na aeronave ou no motor/APU, sendo que a secção «Limitações» especifica o âmbito dessa manutenção, indicando, assim, o âmbito da certificação.
- (l) Uma organização de manutenção certificada com a categoria de classe C também pode efectuar operações de manutenção de um componente instalado, no decurso da manutenção de «base» e de «linha», ou numa instalação de manutenção de motores/APU, na condição de existir um procedimento de controlo especificado no MPM a autorizar pela autoridade aeronáutica sendo que o âmbito dos trabalhos estabelecido no MPM deve reflectir tais actividades quando autorizadas pela autoridade aeronáutica.
- (m) A categoria de classe D é uma categoria distinta e não necessariamente associada a uma aeronave, motor ou outro componente específico.
- (n) O ensaio não destrutivo da categoria D1 apenas é necessário para as OMA que realizem ensaios não destrutivos como tarefa especial para outra organização.
- (o) Uma OMA com uma categoria de classe A ou B ou C pode realizar ensaios não destrutivos dos produtos cuja manutenção efectua, segundo os procedimentos para ensaios não destrutivos constantes do MPM, sem necessitar da certificação para a categoria de classe D1.
- (p) No caso das OMA em conformidade com o presente CV-CAR, as categorias de classe A subdividem-se em manutenção de base ou de linha, sendo que essas organizações podem ser aprovadas para efectuar manutenção de base ou de linha, ou ambas.
- (q) Uma infra-estrutura de manutenção de linha situada no seio de uma sede principal de manutenção de base necessita de uma certificação específica para a infra-estrutura de manutenção de linha, sendo que a secção «Limitações» visa proporcionar à autoridade aeronáutica a flexibilidade para adaptar a certificação a uma organização específica.
- (r) As categorias só devem ser mencionadas na certificação quando devidamente limitadas, sendo que o quadro referido no parágrafo (w) especifica os tipos de limitações possíveis.
- (s) Embora as tarefas de manutenção constem em último lugar para cada categoria de classe, aceita-se que seja evidenciada a operação de manutenção em vez da aeronave, do tipo de motor ou do fabricante, se tal estiver mais adaptado à organização (um exemplo poderia ser a instalação e a manutenção de sistemas aviónicos), sendo que tal menção na secção «Limitações» indica que a organização de manutenção está certificada para executar trabalhos de manutenção até este tipo de aeronave/operação, inclusive.
- (t) Quando na secção «Limitações» das categorias de classes A e B se faz referência a séries, tipos e grupos, estes assumem os seguintes significados:
- (1) «Série», a série de um tipo específico, tal como a série Airbus 300 ou 310 ou 319 ou a série Boeing 737-300 ou RB 211-524 ou a série Cessna 150 ou Cessna 172 ou a série Beech 55 ou a série continental O-200, entre outros;
 - (2) «Tipo», um tipo ou modelo específicos, tais como o tipo Airbus 310-240 ou o tipo RB 211-524 B4 ou o tipo Cessna 172RG;
 - (3) «Grupo», nomeadamente, uma aeronave Cessna com motor de êmbolo único ou motores *Lycoming*, não sobrealimentados de êmbolos.
- (u) Uma OMA que recorra a apenas uma pessoa para planear e realizar todas as operações de manutenção apenas pode ser titular de uma certificação de alcance limitado, sendo que os limites máximos admissíveis são os seguintes:

Nota: Podem ser indicadas quaisquer referências de série ou tipo.

CLASSE	CATEGORIA	LIMITAÇÃO
CLASSE DE AERONAVE	CATEGORIA A2 AERONAVE — 5 700 KG E INFERIOR	MOTOR DE ÊMBOLO — 5 700 KG E INFERIOR
CLASSE DE AERONAVE	CATEGORIA A3 HELICÓPTEROS	MONOMOTOR DE ÊMBOLO — 3 175 KG E INFERIOR
CLASSE DE AERONAVE	CATEGORIA A4 AERONAVE DIFERENTE DE A1, A2 E A3	SEM LIMITAÇÕES
CLASSE DE MOTOR	CATEGORIA B2 ÊMBOLO	INFERIOR A 450 HP
CLASSE DE COMPONENTES, QUE NÃO MOTORES COMPLETOS OU APU	C1 A C22	CONSOANTE A LISTA DE COMPETÊNCIAS
CLASSE DE SERVIÇOS ESPECIALIZADOS	D1 ENSAIOS NÃO DESTRUTIVOS	MÉTODO(S) DE ENSAIOS NÃO DESTRUTIVOS A ESPECIFICAR

- (v) A autoridade aeronáutica pode limitar o âmbito de certificação da organização de manutenção em função das competências da organização em questão.
- (w) *Quadro* CLASSE

CLASSE CLASS	CATEGORIA RATING	LIMITAÇÃO LIMITATION	BASE BASE	LINHA LINE
AERONAVE AIRCRAFT	A1 Aeronaves de mais de 5 700 kg <i>Aeroplanes above 5700 Kg</i>		[SIM/NÃO]* [YES/NO]*	[SIM/NÃO]* [YES/NO]*
	A2 Aeronaves de 5 700 kg e menos <i>Aeroplanes 5700 Kg and below</i>		[SIM/NÃO]* [YES/NO]*	[SIM/NÃO]* [YES/NO]*
	A3 Helicópteros <i>Helicopters</i>		[SIM/NÃO]* [YES/NO]*	[SIM/NÃO]* [YES/NO]*
	A4 Aeronave diferente de A1, A2 e A3 <i>Aircraft other than A1, A2 or A3</i>		[SIM/NÃO]* [YES/NO]*	[SIM/NÃO]* [YES/NO]*
MOTOR ENGINES	B1 Turbina <i>Turbine</i>			
	B2 Pistão <i>Piston</i>			
	B3 APU			
COMPONENTES QUE NÃO MOTORES COMPLETES OU APU COMPONENTS OTHER THAN COM- PLETE ENGINES OR APUS	C1 Ar condicionado e pressurização Air Cond & Press			
	C2 Piloto automático Auto Flight			
	C3 Comunicações e navegação Comms and Nav			
	C4 Portas – Escotilhas Doors – Hatches			
	C5 Potência eléctrica e iluminação Electrical Power & Lights			
	C6 Equipamento Equipment			
	C7 Motor – APU Engine – APU			
	C8 Comandos de voo Flight Controls			
	C9 Combustível Fuel			
	C10 Helicóptero – Rotores Helicopter – Rotors			
	C11 Helicóptero – Transmissão Helicopter – Trans			
	C12 Sistemas hidráulicos Hydraulic Power			
	C13 Instrumentos indicadores – registo Indicating/recording system			
	C14 Trem de aterragem Landing Gear			
	C15 Oxigénio Oxygen			
	C16 Hélices Propellers			
	C17 Sistemas pneumáticos & vácuo Pneumatic & Vacuum			
	C18 Protecção contra gelo/chuva/ incêndio Protection ice/rain/fire			
	C19 Janelas Windows			
	C20 Elementos estruturais Structural			
	C21 Água de lastro Water ballast			
	C22 Aumento da propulsão Propulsion Augmentation			
SERVIÇOS ESPE- CIALIZADOS SPECIALISED SERVICES	D1 Ensaios não destrutivos <i>Non Destructive Testing</i>	Eddy Current Inspection		
		Liquid Penetrant Inspection		
		Magnetic Particle Inspection		
		Radiography Inspection		
		Shearography Inspection		
		Thermography Inspection		
		Ultrasonic Inspection		
		Other Method		

NI: 6.C.110 Requisitos de alojamento e instalações

- (a) Para a manutenção corrente de aeronaves, devem estar disponíveis hangares de aeronaves, os quais devem ser suficientemente grandes para acomodar as aeronaves durante as actividades de manutenção.
- (b) Se o hangar não for propriedade da OMA, é recomendado:
 - (1) Obter um comprovativo da autorização para usar o hangar;
 - (2) Demonstrar que o espaço no hangar é suficiente para realizar a manutenção de base programada através da preparação de um plano de visitas das aeronaves ao hangar relativo ao programa de manutenção;
 - (3) Actualizar o plano de visita das aeronaves ao hangar periodicamente;
 - (4) Assegurar, para a manutenção de componentes de aeronaves, que as oficinas de componentes de aeronaves sejam suficientemente grandes para acomodar os componentes que vão ser objecto da manutenção planeada;
 - (5) Assegurar que as estruturas do hangar de aeronaves e das oficinas de componentes de aeronaves impedem a entrada da chuva, granizo, gelo, neve, vento e poeiras, etc.;
 - (6) Assegurar que os pavimentos das oficinas estejam vedados para minimizar a produção de poeiras; e
 - (7) Demonstrar o acesso às instalações do hangar para uso durante o mau tempo para trabalhos menores programados e ou rectificação prolongada de defeitos.
- (c) Ao pessoal de manutenção de aeronaves deve ser disponibilizado um espaço onde possa estudar as instruções de manutenção e preencher os registos de manutenção de uma forma adequada.

Nota: É aceitável combinar qualquer um ou todos os requisitos acima indicados num gabinete desde que o pessoal disponha de espaço suficiente para levar a cabo as tarefas atribuídas.

- (d) Os hangares utilizados para alojar as aeronaves juntamente com as instalações dos escritórios devem assegurar um ambiente de trabalho asseado, eficaz e confortável, nomeadamente:
 - (1) As temperaturas devem ser mantidas a um nível confortável;
 - (2) A poeira e qualquer outro tipo de contaminação atmosférica devem ser mantidas no mínimo e não se deve permitir que atinjam um nível na área de trabalho em que a contaminação visível da superfície de aeronaves ou componentes seja evidente;
 - (3) A iluminação deve poder assegurar que cada tarefa de inspecção e manutenção possa ser executada;
 - (4) Não se deve permitir que os níveis de ruído cheguem ao ponto de distrair o pessoal na execução das tarefas de inspecção. Nos casos em que não seja possível controlar a fonte de ruído, deve ser fornecido a esse pessoal o equipamento individual necessário para impedir que o ruído excessivo possa causar distração durante as tarefas de inspecção.
- (e) Se uma tarefa de manutenção em particular exigir a aplicação de condições ambientais específicas diferentes das anteriores, então tais condições devem ser observadas (as condições específicas são identificadas nas instruções de manutenção aprovadas).
- (f) No caso do ambiente de trabalho para a manutenção em linha se deteriorar até a um nível inaceitável em relação à temperatura, humidade, granizo, gelo, neve, vento, luz, poei-

ra ou outro tipo de contaminação atmosférica, as tarefas de manutenção ou inspecção em particular devem ser suspensas até serem restabelecidas condições satisfatórias.

- (g) Tanto para a manutenção de base como a de linha, no caso de poeira ou outro tipo de contaminação atmosférica resultarem numa contaminação de superfícies visível, todos os sistemas susceptíveis devem ser selados até serem restabelecidas condições satisfatórias.
- (h) As instalações de armazenagem para os componentes de aeronaves utilizáveis devem ser asseadas, bem ventiladas e mantidas a uma temperatura constante e em condições secas de modo a minimizar os efeitos da condensação.
- (i) As recomendações do fabricante e das normas devem ser seguidas em relação aos componentes de aeronave específicos.
- (j) As estantes de armazenagem devem proporcionar suporte suficiente aos componentes grandes de aeronaves de modo a que estes não se deformem.
- (k) Todos os componentes de aeronaves, sempre que possível, devem permanecer embalados num material protector de forma a minimizar os danos e corrosão durante a armazenagem.

NI: 6.C.115 Equipamento, ferramentas e material

- (a) Todas as ferramentas, equipamento, e equipamento de teste aplicáveis utilizados para a aceitação de produtos e para fazer uma determinação de navegabilidade devem ser rastreáveis aos padrões nacionais ou qualquer outro padrão aceitável para a autoridade aeronáutica.
- (b) Excepto conforme estipulado no parágrafo (a), no caso de ferramentas, equipamento, e equipamento de teste fabricados no estrangeiro, o padrão estipulado pelo país de fabrico pode ser utilizado se aprovado pela autoridade aeronáutica.
- (c) Se o fabricante especificar uma ferramenta, equipamento, ou equipamento de teste em particular, então tal ferramenta, equipamento, ou equipamento de teste deve ser utilizado a não ser que o fabricante tenha identificado o uso de um equivalente.
- (d) Excepto conforme estipulado no parágrafo (c), as ferramentas, equipamento, ou equipamento de teste que não sejam os recomendados pelo fabricante serão aceitáveis com base pelo menos no seguinte:
 - (1) A OMA deve ter um procedimento no MPM se tiver a intenção de utilizar ferramentas, equipamento, ou equipamento de teste equivalentes que não sejam os recomendados pelo fabricante;
 - (2) A OMA deve possuir um programa que inclua:
 - (i) Uma descrição dos procedimentos utilizados para estabelecer a competência do pessoal que efectua a determinação de equivalência das ferramentas, equipamento, ou equipamento de teste;
 - (ii) Conduzir e documentar a comparação entre a especificação da ferramenta, equipamento, ou equipamento de teste recomendado pelo fabricante e a ferramenta, equipamento, ou equipamento de teste equivalente proposto;
 - (iii) Assegurar que as limitações, parâmetros e fiabilidade da ferramenta, equipamento, ou equipamento de teste proposto sejam equivalentes à da ferramenta, equipamento, ou equipamento de teste recomendado pelo fabricante;
 - (iv) Assegurar que a ferramenta, equipamento, ou equipamento de teste equivalente seja capaz de desempenhar a função de manutenção adequada, todos os testes normais, ou calibrações, e de verificar todos os parâmetros da aeronave ou produto aeronáutico submetido a uma manutenção ou calibração;

- (3) A OMA deve possuir o controlo total da ferramenta, equipamento, ou equipamento de teste equivalente (ou seja, a propriedade, o aluguer, etc.).
- (e) Uma OMA aprovada para manutenção de base deve possuir equipamento de acesso às aeronaves e plataformas e atracagens para inspeção suficientes de modo a que as aeronaves possam ser devidamente inspeccionadas.
- (f) A OMA deve possuir um procedimento para inspeccionar e manter e, quando apropriado, calibrar as ferramentas, equipamento, e equipamento de teste regularmente e para indicar aos utilizadores que um artigo está dentro do prazo de inspeção ou manutenção ou calibração.
- (g) A OMA deve possuir um procedimento, se usar um padrão (primário, secundário ou de transferência) para efectuar uma calibração, para assegurar que esse padrão não pode ser utilizado para executar uma manutenção.
- (h) Um sistema claro de etiquetagem de toda a ferramenta, equipamento, e equipamento de teste deve ser utilizado para informar sobre quando a data da próxima inspeção ou manutenção ou calibração é devida, e fornecer a informação se o artigo está inutilizável por qualquer outra razão quando tal não seja óbvio.
- (i) Um sistema claro de etiquetagem de toda a ferramenta, equipamento, e equipamento de teste deve ser utilizado para fornecer informação sobre quando tal ferramenta, equipamento, e equipamento de teste não é utilizado para aceitação de produtos ou fazer uma determinação de aeronavegabilidade.
- (j) Um registro deve ser mantido para todas as ferramentas, equipamento, e equipamento de teste calibrados juntamente com um registro das calibrações e padrões utilizados.
- (k) A inspeção, o serviço de manutenção ou a calibração periódicas devem observar as instruções do fabricante do equipamento excepto quando a OMA possa demonstrar com resultados que um período de tempo diferente é adequado para um caso em particular e tal seja aprovado pela autoridade aeronáutica.
- (f) O responsável de manutenção de linha deve ser responsável por:
- (1) Assegurar que toda a manutenção que deve ser executada em linha, incluindo a rectificação de defeitos em linha, seja executada de acordo com os padrões exigidos; e
- (2) Qualquer acção correctiva resultante da verificação de conformidade da qualidade.
- (g) O responsável de oficinas deve ser responsável por:
- (1) Assegurar que todo o trabalho realizado em componentes de aeronaves seja executado segundo os padrões exigidos; e
- (2) Qualquer acção correctiva resultante da verificação de conformidade da qualidade.
- (h) O responsável da qualidade deve ser responsável por:
- (1) Verificar a conformidade da OMA com este CV-CAR; e
- (2) Solicitar a tomada de acções correctivas conforme necessário ao responsável de manutenção de base, responsável de manutenção de linha, responsável de oficinas ou do administrador responsável, conforme apropriado.
- (i) A OMA pode adoptar qualquer título relativamente às posições de gestão, mas deve identificar junto da Autoridade os cargos e pessoas escolhidas desempenhar estas funções.
- (j) Se uma OMA escolher designar responsáveis para todas ou qualquer combinação das funções identificadas devido à dimensão da tarefa, tais responsáveis devem comunicar no final, através ou do responsável de manutenção de base, do responsável de manutenção de linha ou do responsável de oficinas, conforme apropriado, ao administrador responsável.
- (k) Os responsáveis, especificados nesta subsecção, devem ser identificados e as suas credenciais apresentadas à autoridade aeronáutica.
- (l) Para serem aceites, tais responsáveis devem possuir conhecimentos relevantes e uma experiência satisfatória em relação à manutenção de aeronaves ou componentes de aeronaves, conforme apropriado, de acordo com estes regulamentos.

NI: 6.D.110 Requisitos a nível de outro pessoal

- (a) As funções da OMA devem ser subdivididas sob responsáveis individuais ou combinadas em qualquer número de formas, dependendo da dimensão da OMA.
- (b) A OMA deve ter, dependendo da extensão da aprovação, o seguinte:
- (1) Um responsável de manutenção de base;
- (2) Um responsável de manutenção de linha;
- (3) Um responsável de oficinas.

Nota: Nas OMA pequenas, uma ou mais das posições acima indicadas podem ser combinadas sujeito à aprovação da autoridade aeronáutica.

- (c) Todos os responsáveis mencionados no parágrafo (b) devem reportar ao administrador responsável.
- (d) O administrador responsável deve ser responsável por assegurar que todos os recursos necessários estejam disponíveis para executar a manutenção exigida de modo a suportar a aprovação da OMA.
- (e) O responsável de manutenção de base deve ser responsável por:
- (1) Assegurar que toda a manutenção que deve ser executada no hangar, mais qualquer rectificação de defeitos efectuada durante a manutenção de base, seja executada segundo os padrões de desenho e qualidade especificados; e
- (2) Qualquer acção correctiva resultante da verificação de conformidade da qualidade.

Nota: O pessoal de certificação pode reportar a qualquer um dos responsáveis especificados dependendo do tipo de controlo que a OMA utilize desde que o pessoal de verificação da conformidade da qualidade permaneça independente.

- (m) Se uma OMA for aprovada para manutenção de base, o plano deve dizer respeito ao plano de visita ao hangar das aeronaves.
- (n) Os planos de mão-de-obra devem ser actualizados periodicamente.

Nota: O trabalho executado em qualquer aeronave registada fora de Cabo Verde deve ser tido em conta no caso de ter algum impacto no plano de produção de mão-de-obra.

- (o) As horas de mão-de-obra na função de verificação da conformidade da qualidade devem ser suficientes para cumprir com o requisito previsto no parágrafo (e) da subsecção 6.D.205.
- (p) Os planificadores, mecânicos, supervisores e pessoal de certificação devem ser avaliados em relação à competência através de uma avaliação “na função” ou através de um exame relevante para o seu papel em particular dentro da OMA antes de ser permitido o trabalho sem supervisão.
- (q) Para ajudar na avaliação da competência, são recomendadas descrições das funções para cada posição, sendo que a avaliação deve estabelecer que:

- (1) Os planificadores de manutenção são capazes de traduzir os requisitos de manutenção em tarefas de manutenção, e têm o entendimento em como não possuem autoridade para se desviarem do programa de manutenção de aeronaves;
- (2) Os mecânicos são capazes de executar as tarefas de manutenção segundo qualquer padrão especificado nas instruções de manutenção e irão notificar os supervisores acerca de erros que necessitem de rectificação para que sejam restabelecidos os padrões de manutenção exigidos;
- (3) Os supervisores são capazes de assegurar que todas as tarefas de manutenção exigidas sejam efectuadas, e nos casos em que tal não seja feito ou em que seja evidente que uma tarefa de manutenção em particular não possa ser efectuada segundo as instruções de manutenção, então tais problemas serão comunicados ao, e aceites pelo, sistema de qualidade;
- (4) O pessoal de certificação é capaz de determinar quando é que a aeronave ou o componente de aeronave está ou não pronto para a declaração de aptidão para serviço.
- (r) No caso dos planificadores, supervisores e pessoal de certificação, devem ser demonstrados conhecimentos dos procedimentos da OMA relevantes para o seu papel específico.
- (s) A formação do pessoal de certificação deve ser efectuada pela OMA ou por um instituto seleccionado pela OMA, sendo que em qualquer dos casos, a OMA deve estabelecer o currículo e os padrões para a formação, assim como os padrões de pré-qualificação para o pessoal a que se destina a formação.
- (t) Os padrões de pré-qualificação destinam-se a assegurar que o formando possui uma probabilidade razoável de completar com sucesso qualquer curso.
- (u) Exames devem ser aplicados no final de cada curso de formação.
- (v) A formação inicial deve cobrir:
 - (1) Teoria de engenharia básica relevante para a estrutura da célula e sistemas ajustados à classe de aeronave que a OMA pretende manter;
 - (2) Informação específica sobre o tipo concreto de aeronave para o qual a pessoa pretende tornar-se pessoal de certificação incluindo o impacto das reparações e defeitos de sistema ou estruturais; e
 - (3) Procedimentos da companhia relevantes para as tarefas do pessoal de certificação.
- (w) A formação contínua deve cobrir as alterações nos procedimentos da OMA e as alterações no padrão da aeronave e ou produto aeronáutico mantido.
- (x) O programa de formação deve incluir detalhes sobre o número de pessoas que irá receber a formação inicial para se qualificarem como pessoal de certificação ao longo de períodos de tempo especificados.
- (y) O programa de formação estabelecido pela OMA para o pessoal de manutenção e para o pessoal de certificação deve incluir a formação em conhecimentos e competências relativos ao desempenho humano incluindo a coordenação com outro pessoal de manutenção e com a tripulação de voo.

NI: 6.D.110 (r) Condições para o recurso a pessoal não qualificado em conformidade com o CV-CAR 2.2, a que se refere os parágrafos (1) e (2) (r) da subsecção 6.D.110

- (a) O pessoal de certificação que preenche as condições abaixo indicadas satisfaz o disposto nos parágrafos (1) e (2) (r) da subsecção 6.D.110:

- (1) A pessoa deve ser titular de uma licença ou de uma autorização de pessoal de certificação emitida ao abrigo de regulamentação nacional plenamente conforme com o anexo 1 à Convenção;
- (2) O âmbito de actividade da pessoa não deve exceder o âmbito de actividade definido pela licença ou pela autorização de pessoal de certificação nacionais, consoante a que for mais restritiva;
- (3) A pessoa deve demonstrar ter recebido a formação em factores humanos e em regulamentação aeronáutica especificada nos módulos 9 e 10 do CV-CAR 2.2;
- (4) A pessoa deve demonstrar que possui 5 (anos) anos de experiência em manutenção (para pessoal de certificação de manutenção de linha) ou 8 (anos) anos de experiência em manutenção (para pessoal de certificação de manutenção de base);
- (5) Sem prejuízo do previsto no parágrafo anterior, as pessoas cujas tarefas autorizadas não excedam as do pessoal de certificação da categoria A, previstas no CV-CAR 2.2, só necessitam de possuir 3 (anos) anos de experiência em manutenção;
- (6) O pessoal de certificação de manutenção de linha e o pessoal de apoio de manutenção de base devem demonstrar ter recebido a formação de tipo e passado no exame especificados no CV-CAR 2.2 do nível da categoria B1, B2 ou B3, consoante o caso, para cada tipo de aeronave abrangido pelo âmbito de actividade a que se refere o parágrafo (2);
- (7) Sem prejuízo do previsto no parágrafo anterior, as pessoas cujo âmbito de actividade não exceda o do pessoal de certificação da categoria A podem receber formação em operações em vez de formação de tipo completa;
- (8) O pessoal de certificação de manutenção de base deve demonstrar ter recebido a formação de tipo e passado no exame especificados no CV-CAR 2.2 do nível da categoria C, para cada tipo de aeronave abrangido pelo âmbito de actividade a que se refere o parágrafo (2), com a ressalva de que, para o primeiro tipo de aeronave, a formação e o exame devem ser os especificados para o nível da categoria B1, B2 ou B3.
- (b) O pessoal que já exercia privilégios anteriormente à entrada em vigor dos requisitos pertinentes do CV-CAR 2.2 pode continuar a exercê-las sem ter de satisfazer o disposto nos parágrafos (3) a (8) (a).
- (c) Contudo, após essa data, o pessoal de certificação que pretenda alargar o âmbito da sua autorização, de modo a incluir privilégios adicionais, deve satisfazer o disposto no parágrafo (a).
- (d) Não obstante o disposto no parágrafo (b), no caso de formação de tipo suplementar não é necessário satisfazer o disposto nos parágrafos (3), (5) e (6).

NI: 6.D.120 Endoutrinamento, formação inicial e contínua, formação especializada e de recuperação

- (a) Cada OMA deve dar uma formação de endoutrinamento aos empregados que inclua no mínimo 40 (quarenta) horas de instrução pelo menos nas seguintes matérias:
 - (1) Regulamentos de Aviação Civil de Cabo Verde, em particular os associados às funções de manutenção e à autoridade da OMA conforme constam no certificado e nas especificações de operações;
 - (2) Manuais, políticas, procedimentos e práticas da companhia, incluindo os processos de controlo da qualidade, em particular os associados à verificação do cumprimento com os procedimentos estabelecidos de manutenção

(incluindo inspeção), manutenção preventiva, reparações e de modificações para demonstrar a conformidade com o presente CV-CAR;

- (3) Requisitos de mercadorias perigosas prescritos na subsecção 6.D.125, incluindo outras leis nacionais que exijam formação para as diferentes categorias de empregados;
- (4) Desempenho humano, incluindo a coordenação com outro pessoal da manutenção e a tripulação de voo;
- (5) Factores humanos na manutenção, os elementos devem focar-se na manutenção da aviação, e questões relacionadas com a segurança;
- (6) Sistemas e *software* informáticos, conforme aplicável à organização de manutenção (incluindo os sistemas e procedimentos de inspeção, manutenção preventiva, reparação e modificação); e
- (7) Segurança das instalações, deve incluir os objectivos de segurança da companhia, procedimentos de segurança específicos, responsabilidades dos empregados, medidas a serem tomadas no caso de violação da segurança, e a estrutura organizacional da segurança.

Nota: Material de orientação para concepção de programas de treino para desenvolver conhecimento e perícia em desempenho humana pode ser encontrado no OACI DOC 9683 – Manual de treino em factores humanos.

- (b) Cada OMA deve dar uma formação inicial aos empregados que inclua no mínimo 80 (oitenta) horas de instrução pelo menos nas seguintes matérias de acordo com o cargo específico do empregado e as tarefas atribuídas ao mesmo:

- (1) Familiarização geral;
- (2) Formação na função ou tarefa específicas;
- (3) Segurança da oficina;
- (4) Registos e manutenção dos registos;
- (5) Materiais e peças;
- (6) Equipamento de teste, incluindo equipamento de apoio em terra;
- (7) Ferramentas;
- (8) Factores humanos da manutenção; e
- (9) Quaisquer outros itens exigidos pela autoridade aeronáutica.

- (c) Cada OMA deve dar uma formação contínua aos empregados que inclua no mínimo 8 (oito) horas de instrução pelo menos nas matérias abaixo indicadas:

- (1) Refrescamento das matérias cobertas na formação inicial;
- (2) Novos itens introduzidos na OMA desde a conclusão da formação inicial;
- (3) Quaisquer outros itens exigidos pela autoridade aeronáutica.

- (d) Cada OMA deve dar uma formação especializada, incluindo formação inicial e contínua, aos empregados cujos deveres requirem uma perícia específica.

- (e) Os exemplos de perícias especializadas incluem, operações de pulverização de plasma ou chama, inspeção ou técnicas de teste especiais, operações especiais de maquinação, operações complexas de soldadura, técnicas de inspeção de aeronaves ou operações complexas de montagem.

- (f) Cada OMA deve dar uma formação de recuperação para rectificar a falta comprovada de conhecimentos ou perícia por um empregado proporcionando-lhe informação o mais rapidamente possível.

- (g) Em alguns casos, a formação de recuperação pode consistir numa pessoa devidamente conhecedora da matéria rever os procedimentos com um empregado através de uma formação “em exercício”.

- (h) A formação de recuperação deve ser concebida para corrigir uma deficiência imediata de conhecimentos ou perícia, podendo focar-se num indivíduo.

- (i) A formação de recuperação bem sucedida deve mostrar ao indivíduo o que ocorreu, porque ocorreu e, de uma maneira positiva, como evitar que ocorra de novo.

NI: 6.D.125 Programa de formação em mercadorias perigosas

A formação em mercadorias perigosas, no mínimo, deve incluir pelo menos 8 (oito) horas de instrução pelo menos no seguinte:

- (1) Formação para tomada de consciência e de familiarização geral, concebida para proporcionar uma familiarização com os requisitos desta Parte e destes regulamentos e para permitir que o empregado reconheça e identifique as mercadorias perigosas;

- (2) Formação específica para a função, acerca dos requisitos específicos desta Parte e dos regulamentos sobre mercadorias perigosas de acordo com o CV-CAR 18, ou isenções ou autorizações especiais emitidas, relacionadas com as funções específicas que o empregado desempenha;

- (3) Formação em segurança no que respeita ao seguinte:

- (i) Resposta de emergência;
- (ii) Medidas para proteger os empregados dos perigos associados às mercadorias perigosas aos quais possam estar expostos no local de trabalho, incluindo medidas específicas que o empregador tenha estabelecido para proteger os empregados da exposição;
- (iii) Métodos e procedimentos para evitar acidentes, tais como os procedimentos adequados para manuseamento dos embalados contendo mercadorias perigosas;

- (4) Formação em matéria de sensibilização sobre actos de interferência ilícita, abordando:

- (i) Os riscos de segurança associados ao transporte de mercadorias perigosas;
- (ii) Os métodos concebidos para aumentar a segurança no transporte; e
- (iii) Uma componente sobre como reconhecer e dar resposta a possíveis ameaças à segurança;

- (5) Formação aprofundada sobre actos de interferência ilícita, deve incluir os objectivos de segurança da companhia, procedimentos de segurança específicos, responsabilidades dos empregados, medidas a serem tomadas em caso de violação da segurança, e a estrutura organizacional da segurança extrínseca;

- (6) Qualquer outra formação exigida pela autoridade aeronáutica.

NI: 6.D.135 Registos do pessoal de gestão, supervisão, inspeção e certificação

As seguintes informações mínimas devem ser registadas em relação a cada pessoal de gestão, supervisão, inspeção e certificação:

- (1) Nome;
- (2) Data de nascimento;
- (3) Formação básica;

- (4) Treino do tipo;
- (5) Formação contínua;
- (6) Experiência;
- (7) Qualificações relevantes para a aprovação;
- (8) Âmbito da autorização;
- (9) Data da primeira emissão da autorização;
- (10) Data de validade da autorização (se apropriado); e
- (11) Número de identificação da autorização.

NI: 6.D.205 Sistema da qualidade

A fim de demonstrar a conformidade com a subsecção 6.D.205, uma OMA deve estabelecer o seu sistema de qualidade de acordo com as instruções e informações contidas nos parágrafos seguintes:

1.0. Geral

1.1 Terminologia

Os termos utilizados no contexto da exigência de sistema de qualidade de uma OMA.

1.2 Política da qualidade

1.2.1 Uma OMA 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 CV-CAR aplicáveis, juntamente com quaisquer outras normas especificadas pela OMA.

1.2.2 O administrador responsável é uma parte essencial de gestão da organização OMA.

O termo "administrador responsável" pretende, significar, nomeadamente, o Director Executivo/ Presidente / Director Geral, etc da OMA, que, em virtude de sua posição tem a responsabilidade global (incluindo financeiro) para a gestão da organização.

1.2.3 O administrador responsável terá a responsabilidade global para o sistema de qualidade OMA, 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

O sistema de qualidade deve permitir a OMA monitorizar o cumprimento dos CV-CAR, sistema de manuais da OMA, e quaisquer outras normas especificadas pela OMA 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 CV-CAR pode ser realizada por mais do que uma pessoa através de diferentes, 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 na área de, manutenção, de que os padrões exigidos pela autoridade aeronáutica, e quaisquer requisitos adicionais definidos pela OMA, estão sendo realizadas sob supervisão do pessoal de gestão relevante.

1.4.3 O responsável de qualidade deve ser responsável por assegurar que o programa de garantia de qualidade está devidamente estabelecido, implementado e é mantido.

1.4.4 O responsável da qualidade deve:

- (a) Informar o administrador responsável;
- (b) Não ser uma das pessoas de gestão requeridas; e

(c) Ter acesso a todas as partes da OMA, e, se necessário, a qualquer organização subcontratada.

1.4.5 No caso de uma OMA pequena ou muito pequena os cargos de administrador responsável e responsável da qualidade podem ser combinados.

2.0 Sistema de Qualidade

2.1 Introdução

2.1.1 Sistema de qualidade da OMA deve assegurar o cumprimento e a adequação dos requisitos de actividades operacionais e de manutenção, normas e procedimentos.

2.1.2 A OMA 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 CV-CAR;
- (b) As normas e práticas operacionais suplementares da OMA;
- (c) A política de qualidade da OMA;
- (d) A estrutura organizacional da OMA;
- (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) A 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 da OMA.

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

- (a) Política de qualidade;
- (b) Terminologia;
- (c) Padrões de manutenção especificados;
- (d) Uma descrição da organização;
- (e) A afectação de funções e responsabilidades;
- (f) Os procedimentos operacionais para assegurar o cumprimento dos regulamentos;
- (g) Sistema de Gestão Segurança Operacional;
- (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) Os *syllabus* de treino; e
- (7) O controlo dos documentos.

3.0 Programa de garantia de qualidade

3.1 Introdução

3.1.1 O programa de garantia de qualidade deve incluir todas as acções planeadas e sistemáticas necessárias para proporcionar a confiança de que toda a manutenção é realizada de acordo com todos os requisitos, normas e procedimentos.

3.1.2 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 inspeção de qualidade é observar um determinado evento / acção / documento, entre outros, para verificar se os procedimentos 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:

- (1) Dimensão das instalações e segregação;
- (2) Instalações de Escritórios;
- (3) O ambiente de trabalho;
- (4) Armazenamento;
- (5) Mudanças na gestão;
- (6) O número de efectivos e plano de mão-de-obra;
- (7) Processo de competência;
- (8) Qualificação de pessoal de certificação;
- (9) Registos de pessoal de certificação;
- (10) Emissão de autorizações;
- (11) Equipamentos adequados;
- (12) Equipamentos de controlo e calibração;
- (13) Os dados aprovados mantidos;
- (14) Os dados de manutenção modificados;
- (15) Disponibilidade de dados;
- (16) A actualização dos dados;
- (17) A declaração de aptidão da aeronave;
- (18) O conteúdo do documento de declaração de aptidão;

- (19) Controlo de Lançamento;
- (20) Detalhes sobre os documentos de trabalho;
- (21) Cópia da declaração de aptidão do operador;
- (22) Retenção de registos;
- (23) Notificação de ocorrências;
- (24) A clareza das Ordens de trabalho;
- (25) Procedimentos do MPM da OMA;
- (26) Os fornecedores e subcontratados;
- (27) A aceitação de peças;
- (28) Controlo de peças nos armazéns;
- (29) O uso de ferramentas;
- (30) Padrões de limpeza;
- (31) Controlo de reparações;
- (32) Execução do Programa de Manutenção de Aeronaves;
- (33) Controlo de Directivas Navegabilidade;
- (34) O controlo de modificações;
- (35) Controlo de documentos de trabalho;
- (36) Os defeitos de manutenção de base;
- (37) Controlo de peças defeituosas nos armazéns;
- (38) Peças para fornecedores externos;
- (39) Sistemas informáticos de manutenção;
- (40) Rodagem dos motores;
- (41) Procedimentos de aeronaves;
- (42) Peças de controlo de manutenção de linha;
- (43) Controlo do serviço de manutenção de linha;
- (44) Controlo de defeitos de Linha;
- (45) Caderneta técnica da aeronave – preenchimento da secção de registo de Manutenção;
- (46) Peças de uso comum (*pool*) e empréstimo;
- (47) Retorno de peças defeituosas para a base;
- (48) Controlo de isenção de Manutenção de Produtos;
- (49) Procedimentos de controlo de desvio;
- (50) Controlo de Serviços Especiais (NDI);
- (51) Equipas de trabalho dos contratados;
- (52) Auditoria de Produtos;
- (53) Controlo de privilégios e locais;
- (54) Controlo de limitações;
- (55) Controlo de mudanças.

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

- (a) Amostragem do produto - a inspeção 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.

3.3 Auditoria

3.3.1 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.

3.3.2 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.

3.3.3 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) O testemunho das actividades que compõem a operação; e
- (e) A preservação de documentos e o registo de observações.

3.4 Auditores

3.4.1 Uma OMA deve decidir, dependendo da complexidade da organização, 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 de 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 manutenção que vão auditar. Uma OMA 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 OMA 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, a OMA deve desenvolver procedimentos adequados para assegurar que as pessoas directamente responsáveis pelas actividades a serem auditadas não são seleccionados como parte da equipe de auditoria. Quando são utilizados auditores externos, é essencial que qualquer especialista externo está familiarizado com o tipo de operação e de manutenção realizado pelo operador.

3.5.2 O programa de garantia de qualidade da OMA 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 As OMA são requeridas 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) Certificação da OMA (OMA/especificações de operações);
- (d) Supervisão;
- (e) Manuais, cadernetas e registos;
- (f) As limitações de período de serviço, requisitos de descanso, e programação;
- (g) Programas de manutenção e aeronavegabilidade contínua;
- (h) Gestão das Directivas de aeronavegabilidade;
- (i) Execução da manutenção;
- (j) Diferimento de defeito;
- (k) Mercadorias perigosas;
- (l) Segurança;
- (m) 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 Uma OMA 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. Uma OMA 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 reduzida além de um intervalo de 24 meses.

3.7.3 Quando uma OMA 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 de manutenção. Esta actividade de monitorização é baseada em inspecções de qualidade, auditorias, acções correctivas e seguimento. A OMA deve elaborar e publicar um procedimento de qualidade para monitorizar a conformidade regulatória numa base contínua. Esta actividade de monitorização deve ser destinado a eliminar as causas de um desempenho insatisfatório.

3.8.2. Qualquer não-conformidade identificada como resultado da monitorização devem ser comunicados 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 terá a responsabilidade final para financiar a acção correctiva efectiva e garantir, por meio do responsável de quali-

dade, que a acção correctiva restabelece a conformidade com a norma exigido pela autoridade aeronáutica, e quaisquer requisitos adicionais definidos pelo operador.

3.8.4 Acção correctiva. Na sequência da inspecção/auditoria de qualidade a OMA 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, 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 pela OMA. Os registos são dados essenciais para permitir um OMA analisar e determinar as causas primárias de não-conformidade, de modo que as áreas de não-conformidade podem ser identificadas e tratadas.

3.10.2 Os seguintes registos devem ser mantidos por um período de 5 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.

4.0 Responsabilidade da Garantia da Qualidade pelas subcontratadas

4.1 Subcontratadas

4.1.1 As OMA podem decidir subcontratar determinadas actividades a agências externas para a prestação de serviços relacionados a áreas como:

- (a) Manutenção;
- (b) Formação;
- (c) Preparação do manual.

4.1.2 A responsabilidade final pelo produto ou serviço prestado pelo subcontratado permanece sempre com a OMA. Um acordo escrito deve existir entre o OMA 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 da OMA.

4.1.3 A OMA 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 OMA 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 empregados um conjunto de instruções sobre o sistema de qualidade. A alocação de tempo e recursos deve ser regida pela dimensão e complexidade da OMA.

5.2 Fontes de treino

Os cursos de gestão da qualidade estão disponíveis a partir de várias instituições, e uma OMA deve considerar a possibilidade de oferecer esses cursos para aqueles propensos a se envolver na gestão de sistemas de qualidade. OMA com pessoal suficiente e devidamente qualificado devem considerar a possibilidade de realizar o treinamento *in-house*.

6.0 As organizações com 20 ou menos funcionários em tempo integral

6.1 Introdução

A necessidade de estabelecer e documentar um sistema de qualidade e de empregar um responsável de qualidade aplica-se a todas OMA. As referências a grandes e pequenas OMA 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, as OMA devem ser classificados de acordo com o número de colaboradores empregados a tempo integral.

6.2 Escala de operação

6.2.1 OMA que empregam cinco ou menos funcionários em tempo integral são considerados "muito pequenas", enquanto aquelas que empregam entre 6 (seis) e 20 (vinte) funcionários em tempo integral são consideradas "pequenas" OMA em termos de sistemas de qualidade. Neste contexto, empregados em tempo integral, significa não menos do que 35 (trinta e cinco) horas por semana, excluindo os períodos de férias.

6.2.2 Sistemas de qualidade complexos podem ser inapropriados para operadores 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 devem adaptar seus sistemas de qualidade e alocar recursos de acordo com a dimensão e complexidade da sua operação.

6.3 Sistema de qualidade de OMA pequenas ou muito pequenas

6.3.1 No caso de OMA pequenas e muito pequenas 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.

6.3.2 Uma OMA pequena pode decidir utilizar auditores internos ou externos ou uma combinação dos dois. Nestas circunstâncias, seria aceitável para os especialistas externos ou organizações qualificadas realizarem as auditorias de qualidade em lugar do responsável de qualidade.

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

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

NI: 6.E.105 Manual de procedimentos da organização de manutenção

- (a) O pessoal da OMA deve estar familiarizado com as partes dos manuais que sejam relevantes para o trabalho de manutenção que realizam.
- (b) A OMA deve especificar no manual de procedimentos quem deve alterar o manual, especialmente no caso do manual ser composto por várias partes.
- (c) O responsável da qualidade deve ser responsável por:
 - (1) Controlar a alteração do MPM, incluindo os manuais de procedimentos associados;
 - (2) Submeter as alterações propostas à autoridade aeronáutica para aprovação, a menos que a autoridade aeronáutica tenha acordado, através de um procedimento indicado na secção de emendas do manual de procedimentos, que algumas classes definidas de emendas possam ser incorporadas sem a aprovação da autoridade aeronáutica.
- (d) O MPM deve abordar pelo menos cinco áreas principais:
 - (1) Gestão;
 - (2) Procedimentos de manutenção, incluindo os procedimentos de manutenção em linha;
 - (3) Procedimentos do sistema da qualidade;
 - (4) Documentação;
 - (5) Exemplos de modelos de documentos e listas;
 - (6) Outros.
- (e) Formato do modelo do MPM:

Parte 1 - Geral

1.1 Compromisso corporativo pelo administrador responsável. Uma declaração assinada pelo administrador responsável a confirmar que o

MPM e quaisquer manuais associados definem a conformidade da OMA com este regulamento e que estes serão sempre cumpridos.

1.2 Política de qualidade e segurança operacional da organização.

1.3 Pessoal de gestão. Um procedimento para estabelecer e manter uma lista actualizada das funções e nomes do pessoal de gestão aprovados pela autoridade aeronáutica.

Nota: A lista do pessoal pode estar separada do manual de procedimentos mas deve ser mantida actualizada e disponível para inspecção pela autoridade aeronáutica quando solicitado.

1.4 Deveres e responsabilidades do pessoal de gestão. As obrigações e responsabilidades do pessoal de gestão e quais as questões que este pode tratar directamente com a autoridade aeronáutica em nome da OMA.

1.5 Organigrama da organização. Um organigrama mostrando as cadeias de responsabilidades do pessoal de gestão.

1.6 Lista do pessoal de certificação e de apoio. Um procedimento para estabelecer e manter uma lista actualizada do pessoal autorizado a assinar a declaração de conformidade de manutenção e o âmbito da sua autorização.

Nota: A lista do pessoal de certificação pode estar separada do manual de procedimentos mas deve ser mantida actualizada e disponível para inspecção pela autoridade aeronáutica quando solicitado.

1.7 Recursos de mão-de-obra.

-Uma descrição geral dos recursos em mão-de-obra;

-Uma descrição dos procedimentos utilizados para estabelecer a competência do pessoal de manutenção.

Nota: Os parágrafos de (1.1) a (1.6) constituem a parte de gestão do manual de procedimentos da organização de manutenção e, por conseguinte, podem ser produzidos como um documento único e disponibilizados às pessoas que devam estar razoavelmente familiarizadas com o seu conteúdo.

1.8 Descrição geral das instalações em cada endereço que se pretende aprovar. Uma descrição geral das instalações localizadas em cada endereço especificado no certificado de aprovação da OMA.

1.9 Âmbito de trabalho. Especificação do âmbito de trabalho da OMA relevante para a extensão da aprovação.

1.10 Procedimento de notificação à autoridade aeronáutica em relação a alterações nas actividades, aprovação, localização ou pessoal da organização. Uma descrição dos procedimentos para cumprir com o requisito de notificação de informação de serviço (notificação de ocorrências) contido em 6.E.150. O procedimento de notificação que a OMA deve seguir ao pedir a aprovação para alterações na organização da OMA pela autoridade aeronáutica.

1.11 Procedimentos de alteração do manual. Uma descrição do procedimento para receber, alterar e distribuir dentro da organização de manutenção todos os dados de aeronavegabilidade necessários provenientes do titular do certificado de tipo ou da organização de desenho de tipo. O procedimento de alteração ao manual de procedimentos da OMA, incluindo a submissão de todas as alterações à autoridade aeronáutica para aprovação e a distribuição de cópias a todas as organizações ou pessoas a quem o manual tenha sido emitido.

1.12 Os procedimentos da OMA para as auto-avaliações, incluindo os métodos e a frequência de tais avaliações, e os procedimentos relativos à comunicação dos resultados ao administrador responsável para análise e tomada de medidas.

Parte 2 – Procedimentos de Manutenção

2.1 Procedimento de avaliação de fornecedores.

2.2 Aceitação/inspecção de componentes e material de aeronaves de contratantes exteriores.

2.3 Armazenagem, rotulagem/etiquetagem e declaração de conformidade de componentes e material para a manutenção de aeronaves.

2.4 Aceitação de ferramentas e equipamento.

2.5 Calibração de ferramentas e equipamento.

2.6 Uso de ferramentas e equipamento pelo pessoal (incluindo ferramentas alternativas).

2.7 Padrões de limpeza das instalações de manutenção.

2.8 Instruções de manutenção e relação com as informações de serviço dos fabricantes de aeronaves/componentes de aeronaves incluindo a actualização e disponibilidade junto do pessoal.

2.9 Procedimento de reparação.

2.10 Procedimento para o cumprimento do programa de manutenção de aeronaves.

2.11 Procedimento relativo às directivas de aeronavegabilidade e outros dados de aeronavegabilidade.

2.12 Procedimento quanto a modificações opcionais.

2.13 Documentação de manutenção em uso e preenchimento da mesma.

2.14 Controlo dos registos técnicos.

2.15 Procedimento para o tratamento de defeitos que surjam durante a manutenção de base.

2.16 Procedimento para emissão da declaração da aptidão da manutenção.

2.17 Registos para o operador.

2.18 Notificação de anomalias à autoridade aeronáutica, ao operador ou ao fabricante.

2.19 Devolução de componentes inoperativos de aeronaves ao armazém.

2.20 Controlo de componentes defeituosos enviados aos contratantes externos.

2.21 Controlo de sistemas informáticos de registo da manutenção.

2.22 Controlo do planeamento homem-hora versus o trabalho de manutenção programada.

2.23 Controlo de tarefas de manutenção críticas de segurança de voo.

2.24 Procedimentos de manutenção específicos tais como:

- Procedimentos de rodagem dos motores;
- Procedimentos de teste de pressurização das aeronaves;
- Procedimentos de reboque das aeronaves;
- Procedimentos de rolagem das aeronaves.

2.25 Procedimentos para detectar e rectificar erros de manutenção.

2.26 Procedimentos troca de turno/tarefa.

2.27 Procedimentos de notificação de imprecisões e ambiguidades de dados de manutenção ao titular do certificado de tipo.

2.28 Procedimentos de planeamento de produção:

- Procedimentos de contratação;
- Factores humanos; e
- Recursos humanos.

Parte L2 - Procedimentos Adicionais de Manutenção de Linha

L2.1 Controlo de manutenção de linha de componentes, ferramentas, equipamento, etc. de aeronaves.

L2.2 Procedimentos de manutenção de linha relativos a serviço/reabastecimento de combustível/degelos, incluindo, designadamente, inspecção para/remoção de resíduos de fluido de anti-gelo/de-gelo.

L2.3 Controlo de manutenção de linha de anomalias e anomalias repetitivas.

L2.4 Procedimento de linha para preenchimento da caderneta técnica.

L2.5 Procedimento de linha para peças partilhadas e alugadas.

L2.6 Procedimento de linha para devolução de peças defeituosas retiradas de aeronaves.

L2.7 Procedimento para controlo das tarefas críticas na manutenção de linha.

Parte 3 - Procedimentos do Sistema da Qualidade

3.1 Auditoria da qualidade dos procedimentos da organização.

3.2 Auditoria da qualidade das aeronaves.

3.3 Procedimento de acções correctivas da auditoria da qualidade.

3.4 Procedimentos de treino e qualificação do pessoal de certificação.

3.5 Registos do pessoal de certificação e de suporte.

3.6 Qualificação e treino do pessoal de auditoria da qualidade.

3.7 Qualificação de inspectores.

3.8 Qualificação e treino de mecânicos.

3.9 Controlo do processo de isenção.

3.10 Controlo da concessão para o desvio dos procedimentos da organização.

3.11 Procedimento de qualificação para actividades especializadas tais como ensaios não destrutivos (NDT), soldadura.

3.12 Controlo das equipas de trabalho dos fabricantes.

3.13 Quando necessário, o controle de equipas de trabalho dos fabricantes baseado nas instalações da organização, envolvidos em tarefas que fazem interface com as actividades incluídas na aprovação.

Parte 4 - Documentação

4.1 Operadores contratados. Uma lista de operadores, quando aplicável, aos quais a OMA presta um serviço de manutenção de aeronaves.

4.2 Procedimentos e documentação do operador.

4.3 Preenchimento dos registos do operador.

Parte 5 - Documentos de Suporte

5.1 Amostragem de documentos.

5.2 Lista de organizações subcontratadas. Uma lista das organizações subcontratadas, quando aplicável, que executam a manutenção em nome da OMA.

5.3 Lista de estações de manutenção de linha. Uma lista das estações de manutenção de linha da OMA e os seus procedimentos, se aplicável.

5.4 Lista de organizações contratadas.

5.5 Lista de fornecedores.

Parte 6 - Outras secções conforme for aprovado pela autoridade aeronáutica

Nota: O manual pode ser elaborado por qualquer ordem de matéria, desde que todas as matérias aplicáveis sejam abrangidas.

NI: 6.E.145 Dados de aeronavegabilidade

- (a) A OMA deve receber todos os dados de aeronavegabilidade adequados para apoiar o trabalho realizado da autoridade aeronáutica, da organização de desenho de aeronaves ou produtos aeronáuticos, e de qualquer outra organização de desenho aprovada no Estado do Fabrico ou Estado de Desenho, conforme apropriado.
- (b) Os documentos relacionados com a aeronavegabilidade são, designadamente:
 - (1) Regulamentos de aviação civil;
 - (2) Material consultivo associado;
 - (3) Directivas de navegabilidade;
 - (4) Manuais de manutenção dos fabricantes;
 - (5) Manuais de reparação;
 - (6) Documentos suplementares de inspecção estrutural;
 - (7) Boletins de serviço;
 - (8) Cartas de serviço;
 - (9) Instruções de serviço;
 - (10) Folhetos de modificação;
 - (11) Programa de manutenção de aeronaves;
 - (12) Manual de NDT.

Nota 1: O parágrafo (a) refere-se principalmente à manutenção de dados que tenham sido transcritos da autoridade aeronáutica e de todos os titulares de um Certificado de Tipo (TC) para o formato da OMA, tais como cartões personalizados de manutenção ou uma base de dados informática.

Nota 2: Para obter a aceitação da autoridade aeronáutica, é importante que a exactidão da transcrição esteja assegurada.

- (c) Um procedimento deve ser estabelecido para controlar o estado de emenda de todos os dados e manter uma verificação de que todas as emendas estejam a ser recebidas por se ser subscritor de algum esquema de emenda de documentos.

- (d) Os dados de aeronavegabilidade devem ser disponibilizados na área de trabalho na proximidade da aeronave ou outro produto aeronáutico que está a ser mantido e junto de supervisores, mecânicos e pessoal de certificação para estudo.
- (e) Quando são utilizados sistemas informáticos para manter os dados de aeronavegabilidade, o número de terminais informáticos deve ser suficiente em relação à dimensão do programa de trabalho para permitir o acesso fácil, a menos que o sistema informático possa produzir cópias em papel.
- (f) Quando leitores ou impressoras de microfilme ou microficha forem utilizados, uma exigência semelhante é aplicável.

ANEXOS

Anexo A

Formulário A, a que se refere o parágrafo (e) da subsecção 6.B.110

CERTIFICADO DA ORGANIZAÇÃO DE MANUTENÇÃO APROVADA

REPÚBLICA DE CABO VERDE

Civil Aviation Authority

CERTIFICADO DE ORGANIZAÇÃO DE MANUTENÇÃO APROVADA
APPROVED MAINTENANCE ORGANISATION CERTIFICATE

Número _____
Number

Este certificado é emitido a _____
This certificate is issued to

Cujo domicílio profissional principal é _____
Whose principal place of business address is

Considerando que a sua organização cumpre em todos os aspectos com os requisitos do CV-CAR 6, relativos ao estabelecimento de uma Organização de Manutenção Aprovada e está habilitada a operar uma Organização de Manutenção Aprovada.

Upon finding that its organisation complies in all respects with the requirements of the CV-CAR 6, relating to the establishment of an Approved Maintenance Organisation and is empowered to operate an Approved Maintenance Organisation.

Este certificado deve continuar em vigor até ____/____/____ a não ser que seja suspenso ou revogado.
This certificate shall continue in effect until (__) unless suspended or revoked

Data de Emissão dd/mm/yyyy
Date Issued

O Presidente do Conselho de Administração
The President of the Board

Este certificado não é transmissível
This certificate is not transferable

Formulário A1 a que se refere o parágrafo (e) da subsecção 6.B.110
ESPECIFICAÇÕES DE OPERAÇÕES DA OMA

ESPECIFICAÇÕES DE OPERAÇÕES (sujeito às condições aprovadas no Manual de Procedimentos de Manutenção) <i>OPERATIONS SPECIFICATIONS</i> (Subject to the approved conditions in the Maintenance Procedures Manual)				
CONTACTOS DA AUTORIDADE EMISSORA¹ <i>ISSUING AUTHORITY CONTACT DETAILS</i>				
Tel: _____		Fax: _____		E-mail: _____
No OMA ² _____		Nome da Organização de Manutenção ³ _____		
<i>Maintenance Organization Name:</i>				
Nome Comercial: _____		Dba: _____		
Data ⁴ : _____	Assinatura: _____		Date: _____ Signature: _____	
CLASSE CLASS	CATEGORIA RATING	LIMITAÇÃO LIMITATION	BASE BASE	LINHA LINE
AERONAVE AIRCRAFT	A1 Aeronaves de mais de 5 700 kg <i>Aeroplanes above 5700 Kg</i>	5	[SIM/NÃO]* [YES/NO]*	[SIM/NÃO]* [YES/NO]*
	A2 Aeronaves de 5 700 kg e menos <i>Aeroplanes 5700 Kg and below</i>	6	[SIM/NÃO]* [YES/NO]*	[SIM/NÃO]* [YES/NO]*
	A3 Helicópteros <i>Helicopters</i>	7	[SIM/NÃO]* [YES/NO]*	[SIM/NÃO]* [YES/NO]*
	A4 Aeronave diferente de A1, A2 e A3 <i>Aircraft other than A1, A2 or A3</i>	8	[SIM/NÃO]* [YES/NO]*	[SIM/NÃO]* [YES/NO]*
MOTOR ENGINES	B1 Turbina <i>Turbine</i>	9		
	B2 Pistão <i>Piston</i>	10		
	B3 APU	11		
COMPONENTES QUE NÃO	C1 Ar condicionado e pressurização <i>Air Cond & Press</i>	12		
	C2 Piloto automático <i>Auto Flight</i>			
	C3 Comunicações e navegação Comms and <i>Helicopter – Rotors</i>			
	C11 Helicóptero – Transmissão <i>Helicopter – Trans</i>			
	C12 Sistemas hidráulicos <i>Hydraulic Power</i>			
	C13 Instrumentos indicadores – registo <i>Indicating/recording system</i>			
	C14 Trem de aterragem <i>Landing Gear</i>			
	C15 Oxigénio <i>Oxygen</i>			
	C16 Hélices <i>Propellers</i>			
	C17 Sistemas pneumáticos & vácuo <i>Pneumatic & Vacuum</i>			
	C18 Protecção contra gelo/chuva/ incêndio <i>Protection ice/rain/fire</i>			
	C19 Janelas <i>Windows</i>			
	C20 Elementos estruturais <i>Structural</i>			
	C21 Água de lastro <i>Water ballast</i>			
SERVIÇOS ESPECIALIZADOS SPECIALISED SERVICES	D1 Ensaio não destrutivo <i>Non Destructive Testing</i>		<input type="checkbox"/> Eddy Current Inspection	
			<input type="checkbox"/> Liquid Penetrant Inspection	
			<input type="checkbox"/> Magnetic Particle Inspection	
			<input type="checkbox"/> Radiography Inspection	
			<input type="checkbox"/> Shearography Inspection	
			<input type="checkbox"/> Thermography Inspection	
			<input type="checkbox"/> Ultrasonic Inspection	
			<input type="checkbox"/> Other Method	
Actividades especializadas SPECIALISED ACTIVITIES		14		

Instruções de preenchimento

1. Os contactos de telefone e fax, incluindo o código de país, e o endereço e-mail da autoridade aeronáutica (se disponível).
2. Inserir o número do OMA associado.
3. Inserir o nome de registo da organização de manutenção 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. Indicar o fabricante ou o grupo ou a série ou o tipo de aeronave ou os trabalhos de manutenção. Exemplo: Série Airbus A320.
6. Indicar o fabricante ou o grupo ou a série ou o tipo de aeronave ou os trabalhos de manutenção. Exemplo: Série DHC-6 Twin Otter.
7. Indicar o fabricante ou o grupo ou a série ou o tipo de helicóptero ou os trabalhos de manutenção. Exemplo: Robinson R44.
8. Indicar a série ou o tipo de aeronave ou os trabalhos de manutenção.

9. Indicar a série ou o tipo do motor ou os trabalhos de manutenção. Exemplo: Série PT6A.
10. Indicar o fabricante ou o grupo ou a série ou o tipo do motor ou os trabalhos de manutenção.
11. Indicar o fabricante ou a série ou o tipo do motor ou os trabalhos de manutenção.
12. Indicar o tipo de aeronave ou o fabricante da aeronave ou o fabricante do componente ou o componente específico ou fazer a correlação com uma lista de competências no manual ou os trabalhos de manutenção. Exemplo: PT6A Controlo do combustível.
13. Indicar métodos de NDT.
14. Actividades especializadas, tais como NDT, pintura, soldadura, *plating*, plasma *spray*, tratamento de calor (heat treatment), a serem realizadas no decurso da manutenção sob os ratings, Ax, Bx ou Cx. Estas actividades não necessitam de ser mencionadas se for contratada noutra OMA certificada de acordo com o CV-CAR 6, conforme listado no capítulo 5.4 do MPM.

ANEXO B

Formulário 601 referente ao certificado de aptidão para serviço a que se refere o parágrafo (e) da subsecção 6.E.135

CERTIFICADO DE APTIDÃO PARA RETORNO AO SERVIÇO

<p>REPÚBLICA DE CABO VERDE</p>  <p>AGÊNCIA DE AVIAÇÃO CIVIL</p>		<p>2. CERTIFICADO DE APTIDÃO PARA RETORNO AO SERVIÇO</p> <p>AUTHORIZED RELEASE CERTIFICATE</p> <p>Formulário 601 da AAC</p> <p>AAC FORM 601</p>			<p>3. Número de referência do formulário <i>Form Tracking Number.</i></p>
<p>4. Nome e endereço da organização <i>Organisation Name and Address:</i></p>					<p>5. Nota de serviço/Contrato/Factura <i>Work Order/Contract/Invoice number</i></p>
6. Artigo <i>Item</i>	7. Descrição <i>Description</i>	8. Número da peça <i>Part Number</i>	9. Quantidade <i>Quantity</i>	10. Número de Série <i>Serial Number</i>	11. Estado/Trabalhos <i>Status/Work</i>
<p>12. Observações <i>Remarks:</i></p>					
<p>13-a. Certifica que os artigos identificados acima foram fabricados em conformidade com os: <i>Certifies that the items identified above were manufactured in conformity to:</i></p> <p><input type="checkbox"/> Dados de desenho aprovados e estão em condições para um funcionamento seguro <i>Approved design data and are in condition for safe operation</i></p> <p><input type="checkbox"/> Dados de desenho não aprovados especificados na caixa 12 <i>Non approved design data specified in block 12</i></p>			<p>14-a. <input type="checkbox"/> Subsecção 6.E.135 Aptidão para Serviço <i>Subsection 6.E.135 Release to Service</i> <input type="checkbox"/> Outra regulamentação indicada na caixa 13 <i>Other regulation specified in block 12</i></p> <p>Certifica-se que salvo disposições em contrário na caixa 12, o trabalho identificado na caixa 11 e descrito na caixa 12 foi realizado de acordo com o CV-CAR 6 e em relação a esse trabalho o(s) artigo(s) é (são) considerado(s) como apto(s) para a declaração de aptidão para serviço. <i>Certifies that unless otherwise specified in block 12, the work identified in block 11 and described in block 12, was accomplished in accordance with CV-CAR 6 and in respect to that work the item(s) is (are) considered ready for release to service.</i></p>		
<p>13-b. Assinatura autorizada <i>Authorised Signature:</i></p>		<p>13-c. Nº de certificação autorização <i>Approval/Authorisation Number:</i></p>	<p>14-b. Assinatura Autorizada <i>Authorised Signature</i></p>		<p>14-c. Certificado/Aprovação Ref. Nº <i>Certificate/Approval Ref. No</i></p>
<p>13-d. Nome <i>Name</i></p>		<p>13-e. Data (dd/mm/yyyy) <i>Date</i></p>	<p>14-d. Nome <i>Name</i></p>		<p>14-e. Data (dd/mm/yyyy) <i>Date</i></p>
<p>RESPONSABILIDADES DO UTILIZADOR/INSTALADOR</p> <p>1. É importante compreender que a existência deste documento por si só não constitui automaticamente autoridade para instalar a peça/componente/conjunto.</p> <p>2. Se o utilizador/instalador trabalhar de acordo com os regulamentos nacionais de uma Autoridade de Aeronavegabilidade diferente da Autoridade de Aeronavegabilidade do país especificado na caixa 1 é essencial que o utilizador/instalador assegure que a sua Autoridade de Aeronavegabilidade aceita peças /componentes/conjuntos da Autoridade de Aeronavegabilidade do país especificado na caixa 1.</p> <p>3. As declarações nas caixas 13-a e 14-a não constituem certificação da instalação. Em todos os casos os registos de manutenção da aeronave devem conter uma certificação da instalação emitida de acordo com os regulamentos nacionais pelo utilizador/instalador antes da aeronave poder ser voada.</p> <p>USER/INSTALLER RESPONSIBILITIES</p> <p>1. It is important to understand that the existence of this Document alone does not automatically constitute authority to install the part/component/assembly.</p> <p>2. Where the user/installer works in accordance with the national regulations of an Airworthiness Authority different than the Airworthiness Authority of the country specified in block 1 it is essential that the user/installer ensures that his/her Airworthiness Authority accepts parts/components/assemblies from the Airworthiness Authority of the country specified in block1.</p> <p>3. Statements in blocks 13-a and 14-a do not constitute installation certification. In all cases aircraft maintenance records must contain an installation certification issued in accordance with the national regulations by the user/installer before the aircraft may be flown.</p>					

Instruções de preenchimento:

- (1) Caixa 1. Indica o nome e o Estado que emitiu o certificado. Esta informação pode ser pré-impressa.
- (2) Caixa 2. "Certificado de Aptidão Para Serviço / Formulário 601 da AAC" pré-impresso.
- (3) Caixa 3. Número de referência do sistema do formulário:
 - (i) Preencher com o número único estabelecido pelo sistema de numeração aprovado pela autoridade aeronáutica;
 - (ii) Se o formulário for gerado por computador, pode ser produzido conforme programado pelo computador.
- (4) Caixa 4. Nome e endereço da organização (pode ser pré-impresso):
 - (i) Preencher com o nome completo e o endereço físico da organização aprovada;
 - (ii) Nome e endereço da empresa;
 - (iii) Números das aprovações ou certificados, quando aplicável (por exemplo, número do certificado da organização de manutenção aprovada, número do certificado de operador aéreo).
- (5) Caixa 5. Nota de serviço/contrato/ factura. Preencher com o número do contrato, de encomenda de trabalho, ou da factura, ou qualquer processo organizacional interno de modo a que uma rápida rastreabilidade possa ser estabelecida.
- (6) Caixa 6. Artigo. Esta caixa é providenciada para conveniência da organização que emite o certificado de forma a permitir uma fácil referência cruzada para as 'Observações' da Caixa 12 através da utilização dos números dos artigos. O preenchimento não é obrigatório. Se um número de artigos for considerado como apto ao certificado, é admissível a utilização de um certificado de referência cruzada para uma lista em separado e listar os artigos em ambos.
- (7) Caixa 7. Descrição. Inserir o nome ou a descrição do artigo. Deve ser dada preferência ao termo usado nas instruções de navegabilidade continua ou nos dados de manutenção (Por exemplo Catálogo Ilustrado de Peças (IPC) manual de manutenção da aeronave, ou boletim de serviço).
- (8) Caixa 8. Número da peça. Introduzir o número de cada peça do produto. No caso de um motor ou hélice de aeronave, a designação do modelo pode ser usado. Se o artigo que está sendo trabalhado é um subconjunto que não tem um número de peça de sua própria, insira o próximo número montagem superior seguido da palavra "subconjunto".
- (9) Caixa 9. Quantidade. Indicar a quantidade de artigos a serem considerados aptos.
- (10) Caixa 10. Número de Série. Se o item é exigido, por regulamentação, a ser identificada com um número de série, insira-o aqui. Além disso, qualquer outro número de série não requerido pela regulamentação também podem ser inserido. Se nenhum número de série está indicado neste bloco, digite "N / A". Se um número de lote ou lote específico for usado, consulte as instruções para o Bloco 12.
- (11) Caixa 11. Estado/trabalhos. As seguintes palavras entre aspas, com as respectivas definições, indicam o estado do artigo a ser considerado como apto. Uma ou uma combinação dessas palavras devem ser indicadas nesta caixa:
 - (i) REVISITO. A recuperação de um artigo usado por meio de inspeção, ensaio e substituição em conformidade com uma norma aplicável (*) com vista a aumentar o tempo de vida útil;
 - (ii) INSPECCIONADO/ENSAIADO. A verificação ou medição de acordo com uma norma aplicável (*);
 - (iii) MODIFICADO. A modificação de um artigo para estar em conformidade com uma norma aplicável (*). (Por exemplo: inspeção visual, teste funcional ou banco de teste);

(iv) REPARADO. A reparação de um defeito através da utilização de uma norma aplicável (*).

Nota 1: Esta disposição deve ser usada apenas em relação aos artigos que foram originalmente montados pelo fabricante, na íntegra, em conformidade com requisitos de fabrico, tais como as especificações e procedimentos do desenho do tipo.

Nota 2: As declarações acima devem ser apoiadas por referência na Caixa 13 aos dados/manual/especificações aprovados utilizados durante a manutenção.

(*) Norma aplicável significa toda a norma de fabrico/projecto/manutenção/qualidade aprovada pela autoridade aeronáutica.

(12) Caixa 12: Observações

Descrever os trabalhos indicados na caixa 11, diretamente ou fazendo referência a documentação de apoio, necessários para o utilizador ou instalador determinar a aeronavegabilidade dos artigos em relação com os trabalhos que estão a ser objeto de certificação. Se necessário, pode ser utilizada uma folha separada com a referência do Formulário 601 da AAC. Cada menção deve indicar claramente os artigos enumerados na caixa 6 a que se refere.

(13) Caixa 13-a. É obrigatório indicar qualquer informação nesta caixa, quer directamente quer por referência aos documentos comprovativos, que identifique determinados dados ou limitações referentes aos artigos a serem considerados como aptos e que são necessários para que o Utilizador/Instalador faça a determinação final da navegabilidade do artigo. As informações devem ser claras, completas e fornecidas no formulário e do modo que seja adequado para a realização de uma tal determinação. Cada declaração deve ser claramente identificada em relação a que artigo se refere. Se não houver nenhuma declaração, indicar 'Nenhum'. Alguns exemplos da informação a ser citada são os seguintes:

- (i) A identificação e edição de documentação de manutenção utilizada como o padrão aprovado;
- (ii) Directivas de aeronavegabilidade cumpridas e ou encontradas cumpridas, conforme apropriado;
- (iii) Reparações realizadas e ou encontradas, conforme apropriado;
- (iv) Modificações realizadas e ou encontradas realizadas, conforme apropriado;
- (v) Peças de substituição instaladas e ou peças encontradas instaladas, conforme apropriado;
- (vi) Historial das peças de vida limitada;
- (vii) Desvios da encomenda de trabalho do cliente;
- (viii) Identificação de outro regulamento, que não o CV-CAR 6;
- (ix) Declarações de aptidão para satisfazer um requisito de manutenção do estrangeiro;
- (x) Declarações de aptidão para satisfazer as condições de outras CAA.

(14) Caixas 13-b, 13-c, 13-d e 13-e: Não devem ser utilizados para tarefas de manutenção. Estas caixas estão especificamente reservadas para declaração de aptidão/certificação de novos artigos fabricados de acordo com os procedimentos de certificação de produtos e peças do Estado de Desenho ou do Estado do Fabrico. Sombrear, escurecer, ou marcar de outra forma a impedir a utilização inadvertida ou não autorizada.

(15) Caixa 14-a. Certificação de aptidão para serviço. A informação já está pré-impressa na caixa. Contém a declaração de aptidão para serviço exigida para toda a manutenção por organizações de manutenção aprovadas sob o CV-CAR 6. Quando se trata de declarar a aptidão de manutenção que não seja sob o CV-CAR 6, a caixa 13 deve especificar a regulamentação nacional em particular. Em qualquer caso, a caixa apropriada deve ser 'marcada' para validar a aptidão. A declaração de certificação, salvo se especificado em contrário na caixa 13, destina-se a abordar as seguintes situações.

- (i) O caso em que a manutenção não pôde ser concluída;
- (ii) O caso em que a manutenção se afastou do padrão exigido pelo CV-CAR 6;
- (iii) O caso em que a manutenção foi realizada de acordo com um requisito não pertencente ao CV-CAR 6;
- (iv) Qualquer que seja o caso, ou a combinação dos casos, deve ser especificado na caixa 13.

- (16) Caixa 14-b. Assinatura autorizada. A assinatura da pessoa autorizada pela organização da manutenção ou operador aéreo de acordo com o 5.F.125 (a) (2), (3), e (4). A assinatura de aprovação deve ser aplicada manualmente no momento e no local da emissão.
- (17) Caixa 14-c. Certificado/Aprovação Ref. Nº. Introduzir o número da organização de manutenção ou do certificado do operador aéreo do operador.
- (18) Caixa 14-d. Nome. Inserir o nome dactilografado ou impresso da pessoa identificada na Caixa 14-b e a referência à autorização pessoal.
- (19) Caixa 14-e. Data. A data da assinatura da Caixa 14-a de aptidão para serviço. (d/m/a). O mês deve aparecer em letras, por exemplo, Jan., Fev., Mar, etc. A aptidão para serviço deve ser assinada aquando da "conclusão da manutenção".

Nota: O formulário em branco pode ser gerado por computador. No entanto, o modelo não pode ser alterado, nem qualquer expressão pode ser adicionada ou excluída. A pré-impressão de algumas informações é permitida, ou seja, as informações nas caixas 1, 2, 3, 4 e 14-a. O tamanho das caixas pode variar ligeiramente, mas o formulário deve permanecer facilmente reconhecível. O formulário também pode ser reduzido no seu tamanho global para facilitar a colocação do texto no verso do formulário em contacto com o rosto do documento.

Outras instruções

- (a) O certificado deve estar em conformidade com o formulário constante neste anexo, incluindo os números das caixas, devendo cada caixa estar localizada de acordo com a disposição. O tamanho de cada caixa pode, no entanto, variar de modo a adaptar-se a cada pedido individual, mas não ao ponto de tornar o certificado irreconhecível. O tamanho total do certificado pode ser significativamente aumentado ou diminuído, desde que o certificado continue reconhecível e legível.
- (b) Toda a impressão deve ser clara e legível para permitir uma leitura fácil.
- (c) O preenchimento deve ser em Inglês quando usado para fins de exportação, caso contrário pode ser preenchido na língua oficial de Cabo Verde.
- (d) As informações a serem introduzidas no certificado podem ser tanto impressas à máquina ou computador como manuscritas com letras maiúsculas, devendo permitir uma leitura fácil.
- (e) As abreviaturas devem ser limitadas a um mínimo.
- (f) O certificado original deve acompanhar os artigos e uma correspondência deve ser estabelecida entre o certificado e os artigos. Uma cópia do certificado deve ser retida pela organização que produziu ou realizou a manutenção do artigo.
- (g) Se um único certificado tiver sido utilizado para declarar a aptidão de uma série de artigos e esses artigos forem posteriormente separados uns dos outros, como por exemplo através de um distribuidor de peças, nesse caso uma cópia do certificado original deve acompanhar esses artigos e o certificado original deve ser conservado pela organização que recebeu o lote dos artigos. O facto de não se reter o certificado original pode invalidar o estado de aptidão dos artigos.

Nota: Não há restrição no número de cópias do certificado enviado para o cliente ou conservado pelo emitente.

- (h) O certificado que acompanha o artigo pode ser anexado ao artigo sendo colocado num envelope por uma questão de durabilidade.

Regulamento de Aviação Civil

CV-CAR 7

Instrumentos e Equipamentos

de 6 de Agosto de 2015

Este CV-CAR visa adoptar as normas e práticas recomendadas do anexo 6, Partes I e III, definindo os requisitos mínimos de instrumentos e equipamentos para todas as aeronaves em todas as operações.

Os requisitos mencionados acima aplicam-se a todos os proprietários, operadores aéreos e tripulação de voo de aeronaves registadas em Cabo Verde e às pessoas e organizações que prestem serviços de manutenção para essas aeronaves.

O Anexo 6 prescreve normas e recomendações que visam a segurança das operações, o incremento da eficiência e regularidade da navegação aérea internacional, incentivando aos Estados Contratantes o cumprimento de requisitos mínimos de instrumentos e equipamentos em todas as fases de operações de aeronaves.

Deste modo, Cabo Verde assumindo o compromisso de incorporar no seu ordenamento jurídico as disposições do anexo 6 concernente a esta matéria, fixa as normas mínimas que conformam com as exigências da OACI, garantindo igualmente a integração das emendas e a sua efectiva implementação.

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

Nestes termos,

Ao abrigo do disposto na alínea a) do artigo 13º dos Estatutos da Agência de Aviação Civil, aprovado pelo Decreto-Lei n.º 70/2014, de 22 de Dezembro e do n.º 2 do artigo 173º do Código Aeronáutico aprovado pelo Decreto-Legislativo n.º 1/2001, de 20 de Agosto, alterado pelo Decreto-Legislativo n.º 4/2009, de 7 de Setembro, manda a Agência de Aviação Civil publicar o seguinte:

7.A DISPOSIÇÕES GERAIS

7.A.100 REGRAS BÁSICAS

7.A.105 Objecto

Este CV-CAR determina os requisitos mínimos de instrumentos, dados e equipamentos para:

- (1) As aeronaves registadas em Cabo Verde, independentemente de onde são operadas;
- (2) Aeronaves utilizadas em transporte aéreo comercial pelo titular de um Certificado de Operador Aéreo emitido por Cabo Verde;
- (3) Aeronaves de outros Estados Contratantes que operem em Cabo Verde.

7.A.110 Aplicabilidade

Este CV-CAR aplica-se a todos os proprietários, operadores aéreos e tripulação de voo de aeronaves registadas em Cabo Verde e às pessoas e organizações que prestem serviços de manutenção para essas aeronaves.

Nota: Os requisitos prescritos neste CV-CAR abrangem:

[TAA]: A todas as aeronaves, operadas quer no âmbito do transporte aéreo comercial, quer no âmbito da aviação geral. Quando o presente CV-CAR referir-se apenas a hidroaviões, inclui os hidroaviões operados por operadores que sejam titulares ou não de um AOC;

[AOC]: Aos titulares de AOC que são operadores engajados no transporte aéreo comercial. Quando os requisitos AOC forem considerados mais detalhados, são os requisitos AOC a serem seguidos.