

JOÃO MANUEL BRAVO ALVES

**Uma Análise ao Processo de Certificação de Operadores
Aéreos em Angola: Um Estudo Empírico**

Orientador: Professor Doutor José Manuel Ivo Carvalho Vicente

**Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias
Escola de Ciências Económicas e das Organizações**

Lisboa

2021

JOÃO MANUEL BRAVO ALVES

**Uma Análise ao Processo de Certificação de Operadores
Aéreos em Angola: Um Estudo Empírico**

Dissertação defendida em provas públicas para obtenção do grau de Mestre em Gestão Aeronáutica na Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias no dia 23/03/2021, perante o júri, nomeado pelo Despacho de Nomeação n.º: 38/2021, de 05 de março de 2021, com a seguinte composição:

Presidente: Professor Doutor Idalino André Rodrigues Nascimento Magrinho.

Arguente: Professora Doutora Felipa Cristina Rodrigues Lopes dos Reis

Orientador: Professor Doutor José Manuel Ivo Carvalho Vicente

Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias

Escola de Ciências Económicas e das Organizações

Lisboa

2021

EPÍGRAFE

*VOAR É A SEGUNDA MAIOR
EMOÇÃO DO HOMEM, POUSAR
É A PRIMEIRA.*

**FAB (FORÇA AERÉA
BRASILEIRA)**

DEDICATÓRIA

Aos meus pais, José Lucamba e Conceição Bravo, aos meus tios Olímpios, e os meus Amigos.

Pelo apoio, pelos conselhos, pela virtude e por sempre acreditarem em mim.

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar, agradeço à Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias pela oportunidade de poder frequentar o Mestrado, em Gestão Aeronáutica, especialmente à Escola de Ciências Económicas e das Organizações (ECEO), pelo constante apoio e disponibilidade durante estes últimos 2 anos.

Em segundo lugar, agradeço ao meu orientador, o Professor Doutor José Manuel Ivo Carvalho Vicente, não só pelo apoio e orientação no processo de desenvolvimento desta dissertação, mas também pelo incentivo e partilha do seu vasto conhecimento e respetiva experiência, que demonstrou desde o primeiro dia do Mestrado, e que contribuiu não só para o meu crescimento académico, mas também pessoal.

Em terceiro lugar, agradecer ao Sr. Osvaldo Rosa e Edson Silva do Inavic e ao Sr. Cláudio Olímpio e Zé Augusto da Air Mop pela suas disponibilidade e contribuições nas respostas às entrevistas, referente ao tema sobre tudo aquilo que é necessário para a certificação de uma companhia aéreas em Angola.

Em quarto e último lugar, mas não menos importante, um agradecimento à minha família e amigos que me acompanharam ao longo deste processo extenso, e que, de diferentes formas, contribuíram para o meu sucesso.

Resumo

Esta dissertação de Mestrado é um estudo que tem como finalidade analisar, compreender e exemplificar o processo de certificação de um operador aéreo (COA) em Angola, por intermédio da inquirição dos diplomas legais usados na matéria e a sua conformidade com as recomendações e normas da ICAO.

Para execução da mesma foi usada a metodologia qualitativa para atingir os objetivos definido, através da inquirição dos diplomas disponíveis e entrevistas realizadas a personalidades que já estiveram em contacto com o processo foi possível identificar que a AC-12-001B é o principal diploma usado na matéria e se encontra em conformidade com as recomendações internacionais.

A indagação também tem como objetivo ser um estudo auxiliar para os profissionais, estudantes e empresários que desempenham ou tenham intenção de desempenhar funções na aérea aeronáutica visto que o mesmo estudo se demonstra capaz de descrever a complexidade documental e operacional aquando do pedido de emissão de um COA.

Com o culminar do trabalho conseguiu-se atingir os objetivos da investigação propostas onde é possível verificar que na matéria de certificação Angola cumpre os preceitos internacionais registados nos Doc da ICAO 9626 e 8335 e de legislação interna o decreto lei 217/16, os NTA e a AC-12-001B.

Palavra-chave: Certificado de operador aéreo (COA), Inavic, ICAO

Abstract

This Master's dissertation is a study that aims to analyze, understand and exemplify the certification process of an air operator (AOC) in Angola, through the inquiry of the legal diplomas used in the matter and its compliance with the recommendations and standards of the ICAO.

For its execution, the qualitative methodology was used to achieve the defined objectives, through the inquiry of the available diplomas and interviews with personalities who have already been in contact with the process, it was possible to identify that AC-12-001B is the main diploma used in and is in line with international recommendations.

The inquiry also aims to be an auxiliary study for professionals, students and entrepreneurs who perform or intend to perform functions in aeronautical air, since the same study proves capable of describing the documentary and operational complexity when requesting the issuance of a COA.

With the culmination of the work it was possible to achieve the proposed research objectives where it is possible to verify that in the matter of certification Angola complies with the international precepts registered in ICAO Doc 9626 and 8335 and of internal law the decree law 217/16, the NTA and AC-12-001B .

Keyword: Air Operator Certificate (COA), Inavic, ICAO

Abreviaturas, Siglas e Símbolos

«ICAO»- Organização da Aviação Civil Internacional

AD-HOC- Voos não Regulares

AMO- Organização de Manutenção Aprovada

CA- Circular consultiva

CAA- Autoridade da Aviação Civil

CDL- Lista de Desvio de configuração

COA-Certificado de Operador Aéreo

DGCA- Direção Geral da Aviação Civil

ELT- Transmissor localizador de emergência

ETOPS- Operação Prolongada de aviões Biométricos

FNLU- Código ICAO do Aeroporto de Luanda

FSI-Gabinete de inspeção da segurança operacional

IFR- Símbolo utilizado para Designar as regras de voo por instrumento

IMC- Símbolo utilizado para designar as condições meteorológicas por instrumentos

INAVIC- Instituto Nacional da Aviação Civil

LAD- Código IATA do Aeroporto de luanda

MCM- Manual de Controle de Manutenção

MEL-Lista de Equipamento Mínimo

NTA- Normativos técnicos administrativos

PASI-Formulário de pré-candidatura

Índice

CAPÍTULO 1: INTRODUÇÃO	1
1.1 – Enquadramento da Investigação	2
1.2 - Objetivos	2
1.3 - Relevância do tema	3
1.4 - Metodologia de Investigação.....	4
1.5 - Estrutura do Trabalho	4
CAPÍTULO 2: Análise do Processo de Certificação de Operador Aéreo em Angola- Conceitos e Regulamentação	6
2.1.- INAVIC	7
2.2- ICAO	9
2.3-Documento 9626 -Manual de Regulação de Transporte Aéreo Internacional ...	9
2.4-Documento 8335-Manual De Procedimentos para Inspeção de Operações Certificadas e Vigilância Contínua	12
2.4.1 A aplicação do COA e o processo de avaliação e certificação	13
2.4.2-PROCEDIMENTO DE CERTIFICAÇÃO	14
2.4.2.1-FASE DE PRÉ-APLICAÇÃO.....	15
2.4.2.2-FASE FORMAL DE INSCRIÇÃO	19
2.4.2.3- Fase de avaliação do documento	22
2.4.2.4- Fase de demonstração e inspeção operacional.....	24
2.4.2.5- FASE DE CERTIFICAÇÃO	27
2.5- Âmbito da aplicação legislativa ordinária interna	29
2.5.1- Regulamentos Inavic «NTA»	29
2.5.2- CIRCULAR CONSULTIVA AC-12-001B.....	40

2.5.3- Decreto Presidencial nº217/16.....	57
CAPÍTULO 3 -Metodologia	64
3.1- Objetivo de projeto da dissertação.....	65
3.2- Análise da abordagem metodológica.....	65
4-Análise e Discussão.....	70
4.1.Análise do conteúdo baseado na pesquisa qualitativa	71
4.2-Validação dos Regulamentos.....	74
CAPÍTULO 5: Considerações Finais.....	75
Bibliografia.....	90
Anexos.....	I

Índice	
Figura 1--tabela de Requisitos aplicáveis, Fonte:AC-12-001BAOC do INAVIC	43
Figura 2-Tabela com os conteúdos para aplicação da autorização económica, Fonte:AC-12BAOC do INAVIC	44
Figura 3-Documento de Autorização Económica, Fonte: AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC	44
Figura 4-Declaração de intenção de pré-Aplicação, Fonte: AC-12-0012BA0C do INAVIC ..	45
Figura 5-PASI Section A – Type of Certificate, Fonte: AC-12-001BA0C.....	45
Figura 6-Seção B do PASI - Informações específicas da empresa, Fonte:AC-12001BA0C do INAVIC	46
Figura 7-Seção C do PASI - Postos de Gerenciamento Propostos, Fonte: AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC	46
Figura 8-Seção D do PASI - Operações Propostas COA, Fonte: AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC.....	47
Figura 9-Seção E do PASI - Dados da Aeronave, Fonte: AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC	47
Figura 10-Seção F do PASI - Ratings Propostos (Outros Candidatos), fonte: AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC	48
Figura 11-Seção G do PASI - Treinamento Inicial Proposto, fonte: AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC	48
Figura 12-Seção H do PASI - Sistema de Manutenção Inicial Proposta fonte: AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC	48
Figura 13-Seção I do PASI - Outras informações pertinentes, fonte: AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC	48
Figura 14-Certificação de Intenção, fonte: AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC	49
Figura 15-formulário formal de aplicação, fonte: AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC	50

Figura 16-AOC-FAC seção A, fonte: AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC	50
Figura 17-AOC-FAC seção B, fonte: AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC	51
Figura 18-AOC-FAC seção C, fonte: AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC	51
Figura 19-AOC-FAC seção D, fonte: AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC	51
Figura 20-AOC-FAC seção E, fonte: AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC.....	52
Figura 21-AOC-FAC seção E- fonte:AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC.....	52
Figura 22-AOC-FAC seção, F-fonte:AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC.....	52
Figura 23-AOC-FAC seção, F-fonte:AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC.....	52
Figura 24-Relatório de conformidade fonte: AC-12-001B CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC	53
Figura 25-AOC-FAC seção G, Fonte: AC-12-001B CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC	53
Figura 26-AOC-FAC seção H Fonte: AC-12-001B CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC	54
Figura 27-Especificações do coa e operações os documentos, Fonte: AC-12-001B CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC	55
Figura 28-tabela de aceitação ou aprovação prévia necessária- fonte: AC-12-001B certificação de operador aéreo do INAVIC.....	56

Índice Anexos

ANEXO 1-Anexo A-part 1 Declaração de Pré-Avaliação da Organização, Fonte:doc 8335 da ICAO, Anexo A pág. 101,102,103	II
ANEXO 2-Anexo A-part 2 Declaração de Pré-Avaliação da Organização, Fonte:doc 8335 da ICAO, Anexo A pág. 101,102,103	III
ANEXO 3--part 3 Declaração de Pré-Avaliação da Organização, Fonte:doc 8335 da ICAO, Anexo A pág. 101,102,103.....	IV
ANEXO 4-Anexo I decreto lei 217-16, Fonte: Decreto Presidencial nº217/16.....	V
ANEXO 5-Quadro I e II decreto Lei 27-16, Fonte: Decreto Presidencial nº217/16.....	VI
ANEXO 6-Decreto executivo conjunto n.º 158/08, fonte: Diário da República n.º 146	VII
ANEXO 7-Decreto executivo conjunto n.º 158/08, fonte: Diário da República n.º 146	VIII
ANEXO 8-Decreto executivo conjunto n.º 158/08, fonte: Diário da República n.º 146	IX
ANEXO 9-Decreto executivo conjunto n.º 158/08, fonte: Diário da República n.º 146	X

CAPÍTULO 1: INTRODUÇÃO

O presente capítulo versa sobre a introdução desta dissertação onde aludimos sobre a problemática geral, que nos instigou a desenvolver a mesma, bem como as respetivas metas traçadas e as questões de investigação.

Ainda neste capítulo abordaremos sobre a importância do estudo e sua contribuição no seio Aeronáutico e na parte final desta terminaremos com a demonstração dos métodos de investigação usados e a estrutura do trabalho

1.1 – Enquadramento da Investigação

A aviação assume um papel importante na estrutura de qualquer país sendo umas das ferramentas mais importantes quando se trata de locomoção de pessoas e bens e o incentivo ao turismo, por estas particularidades o mesmo tem uma grande significância mundialmente e realçando a particularidade de África, e no caso especial de Angola onde a mesmo é uma das principais formas de locomoção de pessoas e bens.

Podemos notar que Angola sempre tratou o sector aeronáutico como uma das aéreas estratégica do país, se dermos um olhar para trás é possível ver que já em 1975 Angola já registrava 180 aeronaves registradas no seu leque e hoje faz-se o esforço de ser ter um sector mais robusto com uma reestruturação não só na principal companhia do país como no órgão regulador da aviação civil de Angola o INAVIC ,acordos recentes a níveis regionais e internacionais vemos uma Angola à posicionar-se com seriedade a nível de África, e com vontade de atrair investidores, a nova conjuntura adotada pelo ministério dos transportes mostra maior comprometimento e abertura por parte do estado a empresários que queriam se posicionar no sector palavras do Ministro dos Transportes Ricardo D´Abreu sobre o incentivo á investidores. (Transportes Revista.com, 2011).

Sendo assim nasceu a ideia de elaborar um trabalho descritivo sobre o processo de certificação de operador aéreo em Angola, onde tentamos mostrar os passos necessários a documentação requerida e necessária para se obter um certificado de operador aéreo e sequência para o pedido da licença de exploração, o presente trabalho também serve para que a autoridade da aviação civil Angolana esta cada vez mais segura e cumprindo á riscas as recomendações da «ICAO», no que toca as regras á desenvolver em relação ao processo.

1.2 - Objetivos

O processo de certificação de operadores aéreos é o primeiro passo a dar quando qualquer empresário pretender abrir uma companhia aérea, e Angola não foge do mesmo, segundo as normas internacionais estabelecidas.

Sendo assim o presente trabalho pretende evidenciar todo o processo de certificação necessário para a obtenção da licença COA «Certificado de Operador Aéreo», principalmente com as referências da «ICAO», INAVIC, com o propósito de propor a entidade reguladora a entrada de uma nova companhia no mercado aeronáutico, O presente trabalho de dissertação tem como objetivos:

- Identificar os procedimentos internacionais e averiguar a sua implementação em Angola.
- Avaliar e apresentar todo o processo para criar/abrir uma companhia aérea.
- Identificar e analisar as principais ferramentas da matéria da certificação para se obter o certificado de operador aéreo, incluindo também a sua licença de exploração no âmbito da companhia OLIMPIOSFLITH LDA.
- Definir, propor os requisitos e estratégias necessárias e mais relevantes no âmbito da abertura/criação de um operador aéreo.

Entretanto o objetivo desta dissertação é também proporcionar que o autor fique a conhecer todo o processo de obtenção de uma licença e toda a sua legislação em envolta do mesmo incluindo todas as análises e avaliações feitas.

1.3 - Relevância do tema

Em termos de relevância científica com esta dissertação espero poder contribuir como um estudo descritivo orientador sobre o processo de certificação de um operador aéreo em Angola de uma visão sobre os tramites e um pouco da imagem do sector em Angola, este trabalho será de grande ajuda no sector empresarial pois apesar de não ser possível apresentar os valores inerentes ao processo todo ou em cada fase o mesmo de certeza que irá orientar os «*Stockholders*» na tomada de decisão, pois o mesmo contém informações que não está facultada ao domínio público.

Podemos também dizer que o estudo abre para investigações futuras que possam ajudar os empresários em relação a todo um estudo de viabilidade evitando assim situações burocráticas e de não conformidades por falta de informação e o próprio órgão de regulação receber um outro parecer, que possa ajudar elevar os nossos processos aos mais altos níveis de segurança e de acordo com as práticas internacionais, tornando assim à aviação de Angola mais segura.

1.4 - Metodologia de Investigação

A metodologia num estudo representa a forma para a aquisição de conhecimento de forma ordenada e sistemática para encontrar as respostas necessárias á realização do trabalho. O método também pode entender-se como o conjunto de regras e que te como finalidade de resolver determinado problema ou explicar um fato por meio de hipóteses ou teorias que devem ser testadas experimentalmente e podem ser comprovadas ou refutadas. (Lakatos & Marconi, 2004).

Nos termos de tornar a nossa investigação aceitável a nível científico o presente trabalho será elaborado conforme as normas APA «American Psychological Association», os autores de referência para o mesmo foram (Baptista & Sousa, 2011) e (Sampieri, Collado, & Lucio, 2006), quanto a metodologia a ser usado utilizado será a de estudo de caso: onde nos propomos a compreender e explicar o problema de partida. Sendo assim os principais os instrumentos utilizados, e a respetiva descrição/utilidade, são os seguintes:

- **Entrevista** – A entrevista é a modalidade de interação entre duas ou mais pessoas e por meio delas os pesquisadores buscam coletar dados, objetivos e subjetivos, a entrevista é utilizada com frequência em pesquisas qualitativas reconhecida como uma técnica de qualidade para à coleta de dados. (Batista, Matos, & Nascimento, 2017,p.15). No presente trabalho o método será utilizado com a finalidade de analisar o ponto de vista de profissionais que operam no sector e já estiveram em contato com o processo em si, e trabalhadores da agência reguladora.

- **Estudo de Caso** – O estudo de caso é apenas uma das muitas maneiras existentes de se fazer uma pesquisa em ciências sociais, no geral os estudos de caso demonstra ser a estratégia preferida dos pesquisadores quando se colocam questões do tipo Como e Por Que, o método frequentemente implantado nas situações em existe pouco controle por parte do pesquisador sobre os eventos a ser observado. (Yin, 1994)

A utilização e a relação dos instrumentos descritos anteriormente, bem como os respetivos resultados obtidos permitirão uma melhor análise e exatidão na obtenção de resultados dos eventos observados.

1.5 - Estrutura do Trabalho

Após a estruturação e definição do caminho a seguir, nos tópicos anteriores é possível desenhar o corpo que a presente dissertação terá, ou seja, a mesma será composta por 5 capítulos/secções conforme demonstrado abaixo:

- **Capítulo 1:** contém a parte introdutória desta deste trabalho, onde é abordado os pontos concernentes ao processo de desenvolvimento da mesma, desde a problemática inicial, passando pela determinação dos objetivos e da estrutura do trabalho, referindo também os principais métodos e ferramentas a utilizar na investigação;
- **Capítulo 2:** É a parte que podemos considerar o core do trabalho onde será abordado conceitos e apresentada toda a legislação concernente ao assunto, e explicação de como decorre o processo para o processo de certificação em Angola.
- **Capítulo 3 e 4:** No capítulo 3 iremos apresentar de forma detalhada a metodologia usada neste trabalho e no capítulo 4 será feita a análise do processo de certificação de operador aéreo pelo intermédio da entrevista.
- **Capítulo 5:** O Mesmo é o culminar de toda a investigação desenvolvida e contará com algum parecer do investigador sobre determinados procedimentos.

CAPÍTULO 2: Análise do Processo de Certificação de Operador Aéreo em Angola- Conceitos e Regulamentação

Angola é membro da região da África Austral com extensão superficial de 1.246.700 km² e está localizado na costa oeste da África, abaixo do equador e leste do meridiano de Greenwich. Seus limites de fronteira são:

- Norte - República do Congo e República Democrática do Congo;
- Leste - República Democrática do Congo e República da Zâmbia;
- Sul - República da Namíbia;
- Oeste - Oceano Atlântico

Angola é composta por dezoito províncias que formam a atual divisão administrativa e são compostas por sete organizações culturais indígenas, incluindo outros subgrupos (cerca de cem) que são distinguidos pelas suas particularidades socioculturais e linguísticas, nomeadamente Bakongo, Ambumbu, Ovimbundu, Tchokwe, Ovingangela, Ochiwambo, e Khoisan, cada região ou província possui pelo menos um aeroporto ou aeródromo, o principal aeroporto internacional de Angola o aeroporto comercial 4 de Fevereiro (FNLU/LAD) localizado em Luanda que é o centro da transportadora nacional de Angola TAAG-companhia aérea de bandeira de Angola (INAVIC, 2016). Um novo aeroporto encontra-se atualmente em construção a 40 quilómetros de distância de Luanda que onde se prevê receber um tráfego de mais de 15 milhões de passageiros anualmente e poder acomodar os mais diversos tipos de aeronaves. (A1V2 Engenharia Civil e Arquitectura, Lda., 2007-2012)

A principal legislação aeronáutica de Angola é a lei da aviação civil «Lei nº01/08 de Janeiro», aprovada pela Assembleia Nacional em 2008, a lei da aviação civil estabelece as regras e princípios gerais aplicáveis a aviação civil, com base nesta da aviação civil, os regulamentos são implementados em domínios diferentes como: infraestrutura, aeronavegabilidade, regulamentos de tráfego aéreo, e regras operacionais do transporte aéreo e muito mais.

Reconhecendo o carácter integrado da aviação internacional, Angola aderiu a convenção sobre a aviação civil internacional em 11 de Março de 1977.

2.1.- INAVIC

O Instituto Nacional de Aviação Civil «INAVIC» é um instituto público do setor económico, com personalidade jurídica, administrativa, financeira e autonomia patrimonial para apoiar a autoridade aeronáutica na execução de suas funções de coordenação, orientação, controlo, vigilância, certificação e regulamentação de todas as

atividades relacionadas ao setor de aviação civil desenvolvidas em Angola ou no espaço aéreo sob sua jurisdição.

Dentro da autoridade reguladora e aeronáutica, o INAVIC possui as seguintes responsabilidades:

- ✓ Apoiar o Ministério dos Transportes na definição de políticas e estratégias para o desenvolvimento da atividade de aviação civil na República de Angola;

- ✓ Garantir a conformidade com as leis e regulamentos aplicáveis;

- ✓ Estudar e propor a política de cobertura aeroportuária e o uso do espaço aéreo, definição dos princípios a serem respeitados no desenvolvimento de planos, planos diretores, planos de serviço e proteção ambiental;

- ✓ Promover e desenvolver todas as atividades relacionadas à aviação civil, inclusive treino e educação técnica, pessoal científico e académico no campo da ciência e medicina da aviação;

- ✓ Estudar e propor leis, regulamentos e medidas administrativas para garantir a segurança da navegação aérea, orientar e coordenar as operações da aviação civil;

- ✓ Apresentar propostas sobre bases tarifárias a serem adotadas pelas entidades que exercem atividades no setor de aviação civil;

- ✓ Preparar indicadores de desempenho das atividades e fornecer estatísticas sobre a operação da filial;

- ✓ Organizar a participação e intervenção do setor de aviação em organizações internacionais, para garantir seus direitos e compromissos feitos pela administração e coordenar a distribuição de documentos informações relacionadas a assuntos internacionais;

- ✓ Estabelecer padrões para os sistemas e procedimentos de procura e transmissão aérea operações de resgate;

- ✓ Coordenar com a autoridade competente procedimentos para aeronáutica e meteorologia;

- ✓ Participar na negociação de tratados e acordos internacionais em campo da aviação civil;

- ✓ Desempenhar outras funções estabelecidas por lei ou determinadas superiormente (INAVIC, s.d. consultado em 09/11/2019). (INAVIC, 2016).

Para a execução do presente trabalho iremos ter por base os Normativos Técnicos gerados pelo Inavic, e Diretivas do Ministério dos Transportes.

2.2- ICAO

A ICAO «Organização da Aviação Civil Internacional»

Foi em 1944 que surgiu esta organização das Nações Unidas com 191 países-membros em que a sua sede esta localizada em Montreal, Canadá, neste momento a «ICAO» é constituída por uma assembleia geral e um conselho. O conselho da «ICAO» estruturou e criou 19 anexos à Convenção de Chicago e também vários documentos relacionados à aviação civil internacional, no qual o documento 9626, Terceira Edição do ano de 2016 que fala sobre a regulação do transporte aéreo internacional, com este documento deve-se focar ou comentar vários tópicos para a realização desta dissertação. (ICAO, 2018)

2.3-Documento 9626 -Manual de Regulação de Transporte Aéreo Internacional.

Documento 9626 da «ICAO» -Manual de Regulação de Transporte Aéreo Internacional, Terceira Edição, 2018.

Logo o capítulo 1.0, do presente documento define que cada Estado-Membro é responsável em regularizar o transporte aéreo no seu território. Assim sendo a responsabilidade passa aos serviços aéreos nacionais.

A legislação nacional dos serviços aéreos internacionais deve conter os requisitos obrigatórios internacionais do estado e tudo isso depende dos acordos feitos pelos Estados, tais como bilaterais ou multilaterais, ficando a par de toda a informação «ações e preocupações» de outros Estados. Os objetivos mais detalhados da legislação nacional no setor de transporte aéreo internacional variam de estado para Estado e que são influenciadas pelas políticas económicas nacionais e internacionais tamanho de território localização e entre outros. Os respetivos objetivos específicos devem:

- Prever os requisitos de transporte do comércio exterior
- Promover setores de serviços mais específicos como o turismo
- Proporcionar emprego
- Ganhar câmbio
- Atender às necessidades do sistema postal
- Criar as condições setor de transporte aéreo mais seguras e eficientes
- Auxiliar no desenvolvimento nacional

- Servir a defesa nacional
- Atender às necessidades de assistências em caso de desastre.

De acordo com a seção 1.1 do respetivo documento o processo de regulação nacional de atividades do setor de transporte aéreo deve ter três principais componentes:

- **Legislação**- Elaboração de leis, regulamentos e políticas
- **Certificação**- concessão, condições, e obtenção da autorização para conduzir o serviço de transporte aéreo a longo prazo
- **Autorização de serviços «AD HOC»** - concessão, condicionamento obtenção de autorização de tarifas individuais, de voos e entre outros.

A componente legislativa tem três fatores importantes que são:

- Elaboração de leis
- Elaboração de políticas
- Redação ou alteração de regras e regulamentos.

De acordo acima registado os fatores do processo de regulamentação nacional podem ser diferenciados de Estado para Estado «em conformidade a legislação particular, estrutura do governo e prática usuais». No modo geral, o componente legislativo, deve ser utilizado em menor frequência e ser empregado na execução de leis e nas principais políticas. Após a promulgação destas leis, as mesmas podem ser alteradas ou canceladas «conforme a necessidade de cada Estado e dos seus problemas».

Acerca do fator de elaboração de políticas o fato mais esperado e apressado que varia de Estado para Estado no interior do mesmo, contém uma escolha política dentro da lei ou decreto, em declaração de política separada, ou mesmo por outras condições. Um Estado também pode estabelecer políticas mais especifica para a aprovação da licença ou autorização «AD HOC», em que podem ser necessários para futuros e previsto acontecimentos semelhantes.

O elemento de redação ou alteração de regras e regulamentos deve ser utilizado com uma maior frequência e ser finalizado pelas autoridades de transporte aéreo com ou sem comentários públicos. Geralmente os regulamentos e as regras são definidos em maior especificidade e flexibilidade comparando com as leis, permitindo fazer ou abrir exceções ou atribuir isenções.

A principal face do componente de certificação no processo de regulamentação nacional, é rececionar os pedidos das transportadoras aéreas nacionais e internacionais para que a autoridade competente autorize e ofereça serviços comerciais e transporte aéreo a longo prazo ou mesmo contínuo, como por exemplo, serviço regulares em uma respetiva rota. Como mencionado acima outrora, quem tem o poder de licenciar ou certificar as companhias aéreas nacionais e internacionais são as autoridades de transporte aéreo de cada Estado- Membro, incluindo também vários serviços ligados ao transporte aéreo, como por exemplo, organizadores de viagens, transitários ou também agentes de viagens e entre outros. A autoridade de cada Estado- Membro durante o processo de certificação deve avaliar todos os requisitos e normas sobre a certificação de transporte aéreo e se correspondem na base legal com condições favoráveis e seguras ou não, para que a mesma consiga tomar uma decisão. Geralmente uma autorização estabelecida pela autoridade deve ser designada pela «declaração formal de permissão» ou um nome semelhante em que é constituída por realizar um ou qualquer serviço de transporte aéreo nacional ou internacional.

Como por exemplo, existem estados que emitem uma licença para um transportador nacional e uma autorização para um transportador internacional e existem Estados que emitem licença para operações programadas e uma autorização para a realização de voos «*charter*». Uma licença pode ter validade indefinida ou ter uma validade definida. As normas utilizadas no processo de certificação variam de estado para estado, mas no modo geral são:

- Um requisito nacional de propriedade e controlo.
- Prova de aptidão do transportador aéreo solicitante, ou seja, estado financeiro proposta de fornecer os serviços e a sua capacidade de atender os padrões operacionais e de segurança.

Observação: em alguns casos as normas acordadas a nível internacional também podem ser inclusas.

Quando uma autoridade está envolvida numa operação de um serviço aéreo internacional, deve respeitar os direitos e deveres do respetivo Estado. No caso de existirem mais companhias aéreas a querer ou provar a mesma rota, por ser uma questão de segurança só é possível dar autorização a uma, deve haver um processo seletivo onde a autoridade de cada Estado-Membro poderá analisar ou avaliar as atividades pelo concorrente sendo este ser publico ou não.

Após feita a recessão e conceção de uma licença de transporte aéreo internacional, a autoridade deve avaliar conforme as normas estabelecidas de acordo com o transporte aéreo relevante, ou seja, se as mesmas se encontram dentro das leis e regulamentos nacionais, resumindo, este componente de certificação trata de autorização de atividades aéreas de longo /curto prazo ou contínuo.

A componente de autorização «AD HOC» do processo de regulação nacional trata das decisões diárias nos problemas e propostas muito específicas, como por exemplo como permitir uma operação de voo ou de vários voos não programados, como aprovar ou reprovar as determinadas tarifas e entre outros. Este processo pode e deve ser efetuado pelas seguintes etapas:

1. Recolhimento de informações- é um processo descritivo adequado de aprovação, fazendo um recolhimento de dados básicos e relevantes para obter uma decisão, de acordo com os direitos e obrigações internacionais essenciais as leis, políticas regras e regulamentos nacionais em vigor.
2. Análise- é um processo de análise das informações recolhidas para uma tomada de decisão, justificando as vantagens e as desvantagens.
3. Decisão-é um processo de tomar uma decisão final de acordo com os seus atos, opções apresentadas, opiniões recebidas pelos funcionários ou mesmo pelos indivíduos governamentais;
4. Opcional/Reconsideração- é um processo que pode acontecer em público ou particular na atividade governamental (etapas anteriores), ou então pode em algum caso envolver uma revisão judicial.

2.4-Documento 8335-Manual De Procedimentos para Inspeção de Operações Certificadas e Vigilância Continua

A quinta edição deste manual foi preparada com o objetivo de fornecer aos Estados e Operadores informações detalhadas e orientações relativas ao estabelecimento e manutenção de meios aéreos comerciais internacionais seguros, regulares e eficientes operações de transporte em conformidade com as disposições da Convenção sobre Aviação Civil Internacional e seus anexos associados, principalmente o Anexo 6, parte I, transporte aéreo comercial internacional - aviões; e parte III, Operações Internacionais - Helicópteros , Seção II, Transporte Aéreo Comercial Internacional. Ênfase anteriormente primária foi colocado nos procedimentos para a certificação de operadores de transporte aéreo comercial pelo Estado do Operador. E a quarta edição

introduziu a contínua supervisão de segurança do operador. Nesta edição, continuando a enfatizando certificado de operador aéreo «COA» e na supervisão de segurança, e fornecendo orientações mais detalhadas sobre esse aspeto, introduz aspeto relevantes do arrendamento, fretamento e intercâmbio de aeronaves e a vigilância dos Estados aos operadores.

O método pelo qual o Estado do Operador exerce o controle necessário de seus operadores é através da emissão dos COA sem os quais é contrário às normas da «ICAO» operar um serviço de transporte aéreo comercial internacional. O COA, uma vez emitido, deve ser revogado ou suspenso se o operador não puder atender posteriormente as condições especificadas. Os Estados precisam estabelecer sistemas e procedimentos para a certificação inicial e a continuidade e vigilância das operações. Esse sistema deve ser firmemente baseado na lei da aviação.

Este manual descreve os deveres e responsabilidades do Estado do operador e do operador e reconhece sua interdependência em manter os padrões aceitáveis de operação e práticas operacionais seguras. A organização, administração e procedimentos necessários para a inspeção, certificação e supervisão contínua da segurança dos operadores descrito, incluindo o estabelecimento de um sistema de supervisão de segurança dentro da Autoridade de Aviação Civil «CAA».

As aeronaves envolvidas em operações comerciais são obrigadas pelo Anexo 6 a possuir uma cópia autenticada do COA e uma cópia das especificações de operações associadas relevantes ao tipo de aeronave. O COA certifica que o operador está autorizado a realizar operações aéreas comerciais, conforme definido nas operações associadas especificações, de acordo com o manual de operações e os regulamentos da aviação civil do Estado do Operador. As informações no COA mostram o estado do operador e a identidade responsável do escritório da «CAA» e o número do certificado com sua data de validade. Também mostra o nome do operador e qualquer outra negociação nome relevante para o certificado específico, com o endereço da principal sede do operador.

2.4.1 A aplicação do COA e o processo de avaliação e certificação

O objetivo de um COA é certificar que operações comerciais especificadas de transporte aéreo sejam autorizadas pelo Estado do Operador e devem ser conduzidos em conformidade com os regulamentos e regras aplicáveis. A DGCA «Direção Geral da Aviação Civil» irá se necessário estabelecer procedimentos para a emissão de um COA

e para a contínua supervisão e inspeção de segurança pela CAA «Autoridade de Aviação Civil» das operações conduzidas de acordo com o COA e as especificações de operações relacionadas. Um COA tem duas partes, o próprio COA e as especificações de operações associadas que definem a operação.

Durante o processo de certificação, a DGCA deve estar convencida de que o candidato, que terá a maior responsabilidade pela segurança da operação, é elegível para a emissão de um COA e tem capacidade e competência tanto para conduzir operações seguras e eficientes quanto para cumprir com os regulamentos e regras aplicáveis. A DGCA, além de avaliar a capacidade e competência do candidato, deve também procurar orientá-lo na organização e questões processuais que resultarão em uma operação segura e economicamente bem-sucedida. Assim, se os objetivos do Estado e o requerente forem alcançados no processo de certificação, eles terão iniciado do seu compartilhamento de responsabilidade pela segurança, regularidade e eficiência das operações, o que por sua vez aumentará a confiança do público nas operações conduzidas pelo requerente como operador e titular de um COA.

No início do processo de certificação, a DGCA deve nomear um inspetor da «CAA» como o gerente de projeto e estabelecer uma equipe de certificação composta por inspetores qualificados e experientes, com especialidades em operações, manutenção e aviadores. Como cada operação pode diferir significativamente em complexidade e escopo, o gerente do projeto e a equipe de certificação precisa de considerável autonomia para tomar decisões e fazer recomendações durante o processo de certificação. A recomendação final do gerente de projeto e a decisão da DGCA em relação à certificação e a concessão de um COA deve basear-se na determinação de se o candidato atende ou não aos requisitos estabelecido pelo Estado em seus regulamentos de navegação aérea e esteja adequadamente equipado e capaz de conduzir as operações proposta de maneira segura e eficiente.

2.4.2-PROCEDIMENTO DE CERTIFICAÇÃO

O procedimento para a solicitação e concessão de um COA é melhor organizada em fases e normalmente toma a seguinte sequência:

- ◆ **Fase de pré-aplicação;**
- ◆ **Fase formal de inscrição;**
- ◆ **Fase de avaliação de documentos;**
- ◆ **Fase de demonstração e inspeção;**

♦ **Fase de certificação.**

2.4.2.1-FASE DE PRÉ-APLICAÇÃO

O potencial operador que pretenda solicitar um COA deve iniciar discussões preliminares com a Autoridade Civil da Aviação e devem receber informações completas sobre o tipo de operações que podem ser autorizadas, os dados a fornecer pelo requerente e os procedimentos a seguir no processamento do pedido. Isto é, é essencial que o requerente tenha, nesta fase de pré-candidatura, uma compreensão clara da forma, conteúdo e documentos necessário para a aplicação formal. Um pacote de informações padrão deve ser desenvolvido para fornecer informações aos candidatos. A CAA deve aconselhar o possível operador sobre o período aproximado necessário para conduzir o processo de certificação, após o recebimento de uma aplicação completa e executada corretamente. Este conselho é de particular importância no caso de novos operadores, para que esses candidatos evitem gastos financeiros indevidos durante o período de certificação. Nos casos em que a organização de um candidato está na fase formativa e o candidato tem pouco ou nenhuma experiência operacional, o candidato deve ser avisado de que talvez não seja possível julgar o desempenho operacional da organização competência até que um período suficiente de prova operacional, incluindo a comprovação das operações de voo, tenha sido realizado, e que o período geral necessário para se chegar a uma decisão final sobre o pedido possa ser prolongado e considerar as despesas inevitáveis.

A importância de uma avaliação preliminar completa e cuidadosa do pedido não pode ser super enfatizado. Quanto mais minuciosamente a competência do requerente for estabelecida nesta fase, menor a probabilidade de haver sérios problemas na avaliação de documentos e nas fases de demonstração e inspeção certificação anteriores ou durante o curso de operações subsequentes.

A análise da aplicação, deve ser indicada se é aceitável a título preliminar ou se é inaceitável. Se neste último caso as deficiências para que possam ser retificadas, o candidato tem uma oportunidade razoável de reenviar o pedido. Essa avaliação é essencial desde o início para revelar quaisquer deficiências críticas nas propostas e permitirá que o requerente possa preparar propostas alternativas que atendam às deficiências identificadas. Se o pedido for aceitável para a direção geral da aviação civil com base na avaliação preliminar, o requerente deve-se incentivar os preparativos para

o início das operações com base no fato de que um COA ser emitido sujeito à conclusão satisfatória do restante do procedimento de certificação.

A fase de pré-inscrição deve incluir uma avaliação paralela do status financeiro, econômico e jurídico do requerente e da operação proposta. A viabilidade financeira da operação pode ser o fator mais crítico em tomar uma decisão sobre se um COA deve ou não ser concedido. O requerente precisa de acesso garantido a recursos financeiros para obter todo o equipamento, instalações e mão-de-obra necessários e apoiar totalmente as operações nos estágios iniciais em que as receitas são difíceis de prever e podem, em qualquer caso, ser muito baixas. Marginal ou severamente limitadas, a deficiência de recursos que frequentemente resultam em um efeito adverso sobre segurança e eficiência, a experiência indica que os operadores tendem a tomar atalhos em assuntos vitais como manutenção necessária, aquisição de peças sobressalentes adequadas, treinamento de pessoal e outros assuntos semelhantes com implicações de segurança. A determinação dos recursos financeiros do requerente é geralmente com base em uma auditoria dos ativos e passivos do operador e em uma avaliação completa de todas as informações financeiras e outros dados pertinentes, como acordos propostos para a compra ou locação de aeronaves e equipamentos principais, os aspetos que devem, portanto, ser considerados são:

- Recursos financeiros suficientes
- Estrutura de rotas e aeronaves adequada à operação proposta
- Um nível de serviço pretendido que atenda a uma necessidade ou procura que seja de acordo com o público interesse
- A operação proposta esteja em conformidade com os acordos bilaterais ou multilaterais de transporte aéreo relacionados ao tráfego direitos, frequências, capacidade, rotas, etc., dos quais o Estado é parte;
- A disponibilidade de estudos de tráfego ou outros dados indicando que a operação proposta deve ser economicamente bem-sucedida.

Em muitos Estados, pode não ser possível para a CAA ter pessoal ou pessoal qualificado para realizar a avaliação financeira, económica e jurídica do requerente e da operação proposta. Nesses casos, é essencial que a DGCA obtenha a assistência profissional necessária de outras agências do Estado para auxiliar na avaliação e processo de certificação. É essencial que o aspeto financeiro, económico e jurídico sejam avaliados como satisfatórios no início do processo de certificação, antes de

comprometer recursos adicionais para esse processo. Se a operação proposta não for considerada viável em relação aos fatores financeiros, econômicos e jurídicos, novas ações devem ser suspensas até que se determine se essas deficiências possam ser corrigidas.

2.4.2.1.1- Inquérito inicial e resposta da autoridade da aviação civil

A fase de pré-inscrição começa com o solicitante fazendo um inquérito inicial por carta, telefonema ou visita pessoal à CAA. A CAA deve aconselhar o requerente a revisar minuciosamente os regulamentos, diretrizes e recomendações da CAA materiais e fornecer orientações sobre pessoal, instalações, equipamentos e requisitos de dados técnicos e uma explicação do processo de certificação, em um pacote de informações padrão para candidatos a um COA. O pacote de informações padrão deve incluir um formulário para a pré-avaliação possível do operador, e a declaração a ser preenchida pelo solicitante e um panfleto consultivo contendo:

- Descrição do processo de solicitação para obter um COA
 - Uma introdução aos regulamentos específicos da CAA
 - Orientação sobre a avaliação de um requerente de certificação;
 - Orientação sobre a emissão de um COA e operações associadas
- especificações;
- Instruções para preencher o formulário de declaração de pré-avaliação.

Qualquer outra diretiva da CAA ou material consultivo necessário para o processo de certificação também deve ser fornecido.

O objetivo da declaração de pré-avaliação do possível operador é estabelecer a intenção do requerente para continuar com o processo de certificação e, assim, permitir que a CAA comprometa recursos e planeie o processo de certificação.

2.4.2.1.2- Ação da CAA na receção de uma perspectiva completa declaração de pré-avaliação do operador

Ao receber uma declaração de pré-avaliação do operador em potencial preenchida, o CAA nomeará um gestor de projeto e uma equipe de certificação composta por operações adequadamente qualificadas e inspetores de aeronavegabilidade. A equipe de certificação da CAA realizará uma revisão da declaração de pré-avaliação do candidato e, se as informações fornecidas forem consideradas aceitáveis, o gestor de projeto agendará uma reunião de pré-inscrição com o candidato.

2.4.2.1.3- Reunião de pré-aplicação

O objetivo da reunião de pré-inscrição é confirmar as informações fornecidas na declaração de pré-avaliação, e determinar se os requerentes têm ou não conhecimento suficiente dos regulamentos CAA apropriados os requisitos e confirmar, para o requerente, as expectativas do CAA. A reunião de pré-inscrição deve ser assistida pelo gestor do projeto e pela equipe de certificação da CAA e o pessoal-chave da gerência do requerente. O candidato deve estar preparado para discutir, em termos gerais, todos os aspetos das operações propostas. O requerente deve receber uma visão geral do processo de certificação e tomar conhecimento do departamento governamental responsável por questões financeiras, económicas e jurídicas e pela avaliação necessária dos recursos financeiros do requerente e capacidade de apoiar as operações propostas. É essencial que os aspetos financeiros, económicos e avaliações legais são iniciadas cedo, uma vez que um COA não deve ser concedido sem uma avaliação satisfatória desse aspeto.

O gestor de projeto da CAA e a equipe de certificação devem preparar um pacote de Informação para entrega na reunião de pré-inscrição. Este pacote deve ser mais detalhado que o pacote de informações padrão descrito acima e projetado para auxiliar o solicitante na preparação de um pedido formal de certificação. Este pacote de aplicação deve conter:

- O folheto consultivo já discutido.
- Uma lista dos documentos que devem ser fornecidos com o pedido formal.
- Uma agenda de eventos no processo de certificação.
- Um exemplo do tipo de especificações de operações associadas a um COA e qualquer outra informação que possa ser útil.

Os documentos requeridos devem ser discutidos em detalhes na reunião de pré-inscrição para fornecer ao solicitante o máximo de assistência que seja possível. Após a reunião de pré-inscrição, a equipe de certificação avaliará os resultados da reunião. Se a equipe de certificação considerar que o candidato não está pronto para fazer uma solicitação formal, deve-se aconselhar o mesmo a agendar outra pré-aplicação e outra reunião de pré-inscrição ou, alternativamente, o candidato pode ser aconselhável retirar a intenção de solicitar a certificação. A equipe de certificação deve estabelecer que as informações fornecidas na declaração de pré-inscrição são satisfatórias e que o

requerente tenha um entendimento claro do processo de certificação, o requerente deve ser convidado a preparar e prosseguir com uma solicitação formal.

2.4.2.2-FASE FORMAL DE INSCRIÇÃO

O pedido formal de certificação deve ser um formulário ou carta com anexos contendo as informações exigidas pela CAA, incluindo um pacote formal de aplicativos. O desenvolvimento da aplicação e os documentos em anexo devem ter sido coordenados com a equipe de certificação da CAA após o encontro da pré-inscrição. Essa coordenação, entre o pessoal do candidato e a equipe de certificação da CAA, garantirá a qualidade do pacote de aplicativos e facilitar o processo posterior de avaliação de documentos.

O pedido deve ser assinado pelo gestor responsável do requerente e deve conter pelo menos as seguintes informações:

a) Uma declaração de que o aplicativo serve como um pedido formal para um COA

b) O nome e endereço do requerente

c) A localização e o endereço da principal sede do requerente e a principal base de operações

d) Uma descrição da organização comercial e estrutura corporativa do requerente, e nomes e endereços das entidades e pessoas com um grande interesse financeiro

e) O nome e endereço do representante legal do requerente

f) A identidade do pessoal-chave da gerência, por exemplo: diretor executivo, gerente de operações; piloto principal; gerente (s) de frota; gerente de tripulação de cabine; gerente de segurança; gerente de treinamento; manutenção Gerente; gerente de serviços de solo; gerente de segurança; e gerente de qualidade;

G) A natureza das operações propostas - passageiro / carga / correio, dia ou noite, regras visuais de voo «VFR» ou regras de voo por instrumentos «IFR», se mercadorias perigosas devem ou não ser transportadas;

h) A data desejada para o início da operação.

Os anexos que precisam acompanhar o aplicativo formal são:

- A identificação das especificações de operação solicitadas, com informações sobre como as condições associadas serão atendidos.

- O cronograma de eventos no processo de certificação com os eventos apropriados abordados e as datas-alvo;
- Uma declaração inicial de conformidade ou descrição detalhada de como o requerente pretende mostrar conformidade com cada disposição dos regulamentos de navegação aérea.
- A estrutura de gestão e os principais funcionários, incluindo títulos, nomes, antecedentes, qualificações experiência, com requisitos regulamentares satisfeitos.
- Os detalhes do SMS.
- Uma lista de destino designado e aeródromos alternativos para serviços programados, áreas de operação para serviços não programados e bases para operações, conforme apropriado para as operações pretendidas.
- Uma lista de aeronaves a serem operadas.
- Documentos de compra, arrendamentos, contratos ou cartas de intenção.
- Disposições para treino e qualificação de tripulantes e pessoal de terra e as instalações e equipamento necessário e disponível.
- O manual de operações.
- O MCM.
- Detalhes do método de controle e supervisão das operações a serem utilizadas.
- O status da avaliação de questões financeiras, económicas e legais pelo governo apropriado departamento.

De forma mais detalhada os anexos do pedido formal podem ser encontrados no capítulo 3.2-Anexos formais do presente documento «ICAO» (8335).

2.4.2.2.1- Revisão cursaria do pacote formal de aplicação

A equipe de certificação da CAA fará uma revisão superficial do pacote formal de inscrição para verificar se os anexos necessários foram apresentados, que esses anexos abordam as informações necessárias e que documentação é de qualidade adequada. No entanto, a revisão superficial das operações e MCMs necessários, bem como outros manuais relacionados à segurança requerente, deve ser estendido aos procedimentos de distribuição, alteração e uso dos documentos. Estes manuais são fáceis de revisão? O sistema permite que a equipe determine o status de revisão do

manual? Tem a data da última revisão em cada página? O manual faz referência a regulamentos CAA apropriados?

No caso do manual de operações, a revisão superficial também deve se estender à necessidade de abordar os assuntos obrigatórios, incluindo pelo menos:

- Administração e supervisão de operações.
- Gestão da segurança.
- Política e procedimentos relativos a operações de voo e quantidades de combustível.
- Altitudes mínimas de voo
- Mínimos de operação do aeródromo ou do heliporto
- Regras para limitar o tempo de voo e os períodos de serviço de voo e para o fornecimento de períodos de descanso adequados para o voo e tripulantes de cabine, complementados conforme aplicável pelas disposições de gestão de risco de fadiga.
- Desempenho da aeronave.
- Guia de rotas.
- Procedimentos de busca e salvamento.
- Instruções para o transporte de mercadorias perigosas e ações de resposta a emergências em caso de incidente de mercadorias perigosas
- Instruções de navegação
- Instruções de comunicação- programas de treinamento inicial e recorrente- procedimentos e instruções de segurança.

No caso do MCM, a revisão superficial deve se estender ao conteúdo necessário, observando que o manual deve ser aceitável para o Estado do Operador e para o Estado de Registro da aeronave. Durante a revisão superficial, o gerente de projeto da CAA pode identificar a necessidade de conhecimentos adicionais sobre o equipe de certificação, por exemplo, para lidar com um tipo específico de aeronave ou um sistema de navegação específico.

2.4.2.2.2- Aceitação de aplicação formal

Se o pacote formal de inscrição estiver incompleto ou inaceitável, o CAA deve informar o requerente, fornecendo detalhes das deficiências e conselhos sobre a reenvio do pedido formal. Se as informações contidas no pacote formal de inscrição forem

consideradas aceitáveis pela equipe de certificação, o gestor do projeto agendará uma reunião formal de inscrição com o candidato.

2.4.2.2.3- Reunião formal de aplicação

Uma reunião formal de solicitação deve ser realizada entre o gestor do projeto da CAA, e a equipe e todo o pessoal-chave da gerência do solicitante, com o objetivo de resolver qualquer dúvida por parte da CAA ou o requerente devem estabelecer um entendimento comum sobre o procedimento futuro para o processo de solicitação.

Em particular, a reunião formal de inscrição deve confirmar que as informações básicas de gestão satisfazem os requisitos regulamentares, ela deve corrigir erros ou omissões no pacote de aplicativos, resolver qualquer conflitos com as data dos agendamento e concordar com um processo de revisão das datas dos eventos, reforçar a comunicação e relações entre a equipe de certificação da CAA e o pessoal candidato e, finalmente, determinar a aceitabilidade do pacote formal de inscrição. Deve-se entender que a aceitação do pacote formal de solicitação pela CAA gestor de projeto não constitui aceitação ou aprovação de nenhum dos anexos que serão submetidos a revisão de profundidade. A identificação de discrepâncias significativas durante a revisão aprofundada pode exigir reuniões adicionais entre membros apropriados da equipe de certificação da CAA e o pessoal candidato. Após a reunião formal do pedido e sujeito à aceitação bem-sucedida do pedido pacote, o gerente de projeto da CAA deve fornecer ao solicitante uma carta confirmando o recebimento e a aceitação do pedido formal.

2.4.2.3- Fase de avaliação do documento

Depois que o pedido formal for aceito, a equipe de certificação da CAA começará uma profunda avaliação de todos os documentos e manuais exigidos pelos regulamentos a serem submetidos à CAA. A CAA deve se esforçar para concluir essas avaliações de acordo com o cronograma de eventos preparado pelo solicitante e acordado na reunião formal de inscrição. Se um documento ou manual estiver incompleto ou deficiente, ou se a não conformidade se forem detetados regulamentos ou práticas operacionais seguras, o documento ou manual deve ser devolvido ao solicitante para ação corretiva. A aprovação deve ser indicada por um documento ou certificado assinado. Aceitação de material que não requer formal a aprovação deve ser indicada por carta ou pela ausência de qualquer objeção da CAA ao material dentro de um período especificado. A complexidade das informações que precisam ser abordadas nos documentos e manuais do candidato depende da complexidade da operação proposta.

2.4.2.3.1- Exemplos de documentos e manuais a avaliar

A seguir, é apresentada uma lista não exaustiva dos documentos e manuais que devem ser fornecidos pelo candidato e avaliado pelo CAA durante esta fase:

- Rascunho de especificações de operações.
- Declaração de conformidade.
- Currículos de pessoal de gestão que fornecem qualificações e experiência na aviação.

- Manuais de voo de aeronaves.
- Manual de operações «manuais individuais e itens listados abaixo fazem parte do manual de operações»:

- Manual de operação da aeronave
- Lista de equipamento mínimo «MEL»
- Lista de desvio de configuração «CDL»
- Manual de desempenho da aeronave
- Manual de controle de massa e balanço
- Manual de carregamento e manuseio de aeronaves ou manual de manuseio em terra- manuais de formação para tripulação de voo, tripulação de cabina, pessoal de operações e pessoal de terra

- Guia de rotas
- Manual de mercadorias perigosas
- Cartões de informação para passageiros
- Lista de verificação de procedimentos de busca de aeronaves
- Procedimentos de controle operacional, expedição, acompanhamento de voo, etc.

- Manual SMS, incluindo uma descrição do sistema de documentos de segurança de voo

- Manual do programa de segurança
- MCM
- Programa de manutenção, incluindo cronograma de manutenção
- Manual de treinamento para o pessoal de manutenção
- Planejar demonstração de evacuação de emergência
- Plano de demonstração de abandono

- planejar voos de demonstração

Todos os manuais devem receber procedimentos para o desenvolvimento, controle e distribuição de cada manual, os meios para manter o manual atualizado e os meios para publicação e distribuição de emendas. Os manuais exigirão revisão e alteração apropriados quando novos requisitos, operações ou equipamentos são introduzidos.

De forma mais detalhada e sucinta a revisão detalhada de todos documentos pode ser encontrada no capítulo 4.3 do presente documento da «ICAO».

2.4.2.4- Fase de demonstração e inspeção operacional

Os regulamentos estatais devem exigir que o candidato demonstre capacidade de cumprir com os regulamentos, segurança e práticas operacionais antes de iniciar as operações de receita. Essas demonstrações incluirão o desempenho real de atividades e / ou operações, enquanto são observados pelos inspetores da equipe de certificação. Isso também envolverá no local avaliações de equipamentos de manutenção de aeronaves e instalações de apoio. Durante essas demonstrações e inspeções, a CAA avalia a eficácia das políticas, métodos, procedimentos e instruções, conforme descrito nos manuais e outros documentos elaborados pelo requerente. Durante esta fase, deve-se enfatizar a importância do candidato a eficácia da gestão. As deficiências devem ser levadas ao conhecimento do requerente, e as ações corretivas devem ser feitas antes que um COA possa ser emitido.

A avaliação preliminar do pedido, conforme descrito anteriormente, deve fornecer a DGCA com uma apreciação geral do escopo da operação proposta e da capacidade potencial do solicitante de conduzir com segurança. Contudo, antes de autorizar a emissão do COA, a CAA precisará investigar minuciosamente a capacidade operacional do requerente. Esta fase importante e mais detalhada da investigação e avaliação irá exigir que o candidato demonstre capacidades administrativas e operacionais completas no dia-a-dia, incluindo, em alguns casos, comprovação de voos nas rotas propostas, adequação de instalações, equipamentos, procedimentos e práticas operacionais, e a competência do pessoal administrativo, de voo e de terra. Os voos de demonstração podem incluir qualquer aspeto a ser coberto por uma autorização especial nas especificações de operações que serão associadas ao COA quando emitidas. Os voos de treino ou posicionamento observados por um inspetor da CAA podem ser creditados na reunião de demonstração de requisitos de voo. Demonstrações de evacuação de

emergência e valas também podem ser necessárias durante esta fase da investigação das capacidades do requerente. A fase de demonstração operacional deve abranger todos os aspetos da operação proposta. Contudo, assuntos como a inspeção da organização de serviços de passageiros, embora necessária, não são abordados neste manual.

Como os detalhes precisos das inspeções serão determinados por muitos fatores, como natureza, escopo e áreas geográficas de operações, o tipo de equipamento aéreo e terrestre a ser utilizado e o método de operação controle e supervisão, não é praticável preparar material abrangente e adaptável ao uso universal. Consequentemente, o material a seguir neste capítulo deve ser considerado como uma lista dos aspetos mais importantes da operação a ser investigada, sendo o procedimento exato para a inspeção determinado pelas circunstâncias de cada caso. Também será necessário verificar se as instalações localizadas em outros Estados, que serão utilizadas, são adequadas e que as licenças de tripulação sejam aceitáveis para outros Estados onde as operações serão realizadas. Arranjos para este a determinação é uma questão de acordo entre o Estado do Operador e os outros Estados envolvidos

2.4.2.4.1- Organização e administração

Durante a fase operacional de demonstração e inspeção, a estrutura organizacional do candidato, estilo de gestão, direção e filosofia serão avaliados para garantir que o controle necessário e adequado possa ser exercido sobre a operação proposta. Uma estrutura de gerenciamento sólida e eficaz é essencial e particularmente importante que a gestão operacional tenha status adequado na organização do solicitante e esteja adequadamente em mãos experientes e competentes. Através de discussões com o pessoal-chave da gerência e através da observação, a equipe de certificação da CAA avaliará a adequação da estrutura de gestão e determinará se cumpri ou não as linhas claras de autoridade e deveres e responsabilidades específicas de elementos e indivíduos subordinados estão estabelecidos. Esses deveres e responsabilidades precisam ser claramente descritos nas operações do requerente, MCMs e outras da empresa. Também deve ser determinado que processos aceitáveis sejam estabelecidos para transmitir os procedimentos da empresa e instruções de operação para o pessoal envolvido para mantê-los adequadamente informados o tempo todo. As autoridades, tarefas, responsabilidades e relacionamentos de cada posição precisam ser claramente entendidas e seguidas pelos indivíduos ocupando essas posições. Em todos os níveis, é necessário que o pessoal do candidato seja completamente integrado à operação e são

conscientizados dos canais de comunicação a serem utilizados no curso de seus trabalhos e dos limites de suas autoridade e responsabilidade.

O nível do pessoal do candidato precisa ser avaliado para determinar se um número adequado de pessoal é empregado na gerência e em outros níveis para desempenhar as funções necessárias. O número e natureza do pessoal varia de acordo com o tamanho e a complexidade da organização através de um processo de questionamento por amostragem, o CAA e a equipe de certificação determinará se o pessoal da gerência é ou não qualificado, experiente e competente para desempenhar suas funções atribuídas. A experiência demonstrou que a qualidade de uma operação está diretamente relacionada aos padrões mantidos por sua gestão. A gestão competente geralmente resulta em operações seguras. Um excesso de gerentes pode levar a fragmentação de responsabilidade e controle e com tanta dificuldade e ineficiência quanto uma escassez. Qualquer um dos casos pode resultar na redução dos padrões operacionais. Assim, a avaliação da organização de um candidato é uma fase muito significativa do processo de inspeção de certificação. Depois de ter sido determinado que a organização do candidato possui pessoal adequado e gerenciado, deve ser iniciado um exame detalhado da organização e a adequação e uso de operações associadas e MCMs devem ser avaliadas.

2.4.2.4.2- Inspeção de operações de terra

O objetivo desta fase da inspeção de certificação é verificar, por meio de inspeções no local, a adequação e adequação do pessoal, programa de treino, equipamentos, instalações e procedimentos a realizar as operações especificadas na aplicação. Embora a inspeção das instalações e procedimentos de manutenção faça parte da inspeção do solo, será realizada separadamente por inspetores de aeronavegabilidade que fazem parte da equipe de certificação da CAA. De forma sucinta deixaremos aqui as aéreas em que a Autoridade da aviação civil deve fazer inspeção para ter uma noção mais detalhada dos mesmo recomendamos a leitura do capítulo 5 do presente documento «ICAO» 8335. As áreas são:

Instalações fixas

- Equipamento móvel
- Organização de controle operacional
- Qualificações, licenciamento e treinamento da tripulação de voo
- Competência e treino da tripulação de cabina

- Programas de treinamento
- Manutenção de registos
- Procedimentos de cálculo de combustível
- Procedimentos de massa e balança da aeronave
- Demonstração de evacuação de emergência
- Demonstração de aterragem de emergência
- Deficiências de inspeção no solo

Inspeção de operações de voo:

- Planeamento
- Inspeção prévia
- Inspeção a bordo
- Inspeção pós-voo
- Deficiências da inspeção de voo

Demonstração de controle de manutenção e fase de inspeção

- Organização de controle de manutenção
- MCM

2.4.2.5- FASE DE CERTIFICAÇÃO

2.4.2.5.1- Preparação final para a emissão de uma COA

O gerente de projeto da CAA notificará o solicitante de todas as discrepâncias que precisam ser resolvidas antes que um COA e suas especificações de operações associadas possam ser emitidos. O gerente de projeto revisa as especificações finais das operações e faz as alterações necessárias o gerente de projeto e a equipe de certificação da CAA precisam garantir que todos os requisitos para certificação foi cumprida e também para determinar que o requerente é plenamente capaz de cumprir todas as responsabilidades inerentes à condução das operações propostas e ao cumprimento das leis e normas aplicáveis regulamentos e as disposições do certificado e das especificações operacionais. Um COA não será emitido até que a organização do Estado responsável pelas questões económicas e financeira avaliação do requerente apresentou um relatório favorável e até que o CAA esteja convencido de que o operador possuir recursos financeiros para conduzir suas operações planejadas, incluindo recursos para as interrupções que podem ser razoavelmente esperados nas operações diárias o gerente do projeto fornecerá recomendações apropriadas sobre a emissão ou negação de um COA para o DGCA.

2.4.2.5.2- Emissão de uma COA especificação de operações associadas.

O CAA deve atribuir um número de COA e determinar a data de emissão. O certificado deve ser assinado pelo funcionário da CAA responsável por sua emissão no nível exigido pelo Estado do Operador. O associado especificações de operações também devem ser assinadas pelo funcionário da CAA responsável por sua emissão no nível exigido pelo Estado do operador.

2.4.2.5.3- Período de validade de uma COA especificações das operações associadas

Os Estados variam na aplicação do um período de validade do COA e nas especificações de operações associadas. Alguns estados aplicam um período específico e alguns não. Pode ser aplicado um período de validade, se aplicado, não deve ser inferior a dois anos. Se o COA for emitido sem limite para o período de validade, o COA deve ser anotado adequadamente (por exemplo, "Data de validade: válida até revogada, suspenso ou cancelado "). Em geral, um COA ou qualquer parte de um COA emitido por uma CAA permanece válido até:

- Autoridade altera, suspende, revoga ou de outra forma encerra o certificado
- O titular do COA entrega o certificado ao CAA
- O titular do COA suspende as operações por mais de um período determinado e publicado pela DGCA nos regulamentos estaduais
- O prazo de validade, se houver.

2.4.2.5.4- Identificação de aeronaves individuais por marcas de nacionalidade e inscrição

Os padrões da «ICAO» exigem que as especificações de operações incluam a designação da marca, modelo e série (ou série principal) da aeronave a ser usada. Alguns Estados exigem que a nacionalidade e as marcas de registo da aeronave individual envolvida nas operações autorizadas também devem ser inclusas nas especificações de operações. Onde, de acordo com o formato padrão para as especificações operacionais, a identificação de uma aeronave se não for fornecida, é necessária uma referência para indicar a localização dessas informações a bordo. É essencial que as informações sobre a identificação de aeronaves individuais, usadas por um operador para uma operação específica, sejam mantidas atualizadas.

2.4.2.5.5- Alterações ao COA e as especificações das operações

Quaisquer alterações subsequentes na operação especificada ou no equipamento aprovado para uso exigirão alterações nas especificações de operações. É apropriado que um COA seja ele próprio um documento muito básico e que todos os aspetos da operação que possam estar sujeitos a alterações seriam tratados nas operações associadas especificadas de tal forma que as alterações que envolvam a reemissão da documentação. O processo de alteração das especificações das operações será semelhante ao da certificação original com exceção de que, em muitos casos, será muito menos complexo, dependendo do assunto da mudança que requer a alteração. Onde as mudanças envolvem novos tipos de operação, novas áreas geográficas ou novas aeronaves, o nível apropriado de complexidade terá de ser aplicado ao processo.

2.4.2.5.6- Renovação de um COA

A validade continuada de um COA depende de um operador que mantém os requisitos para uma organização adequada, método de controle e supervisão das operações de voo, programa de treinamento, bem como arranjos de manutenção e manuseio do solo de acordo com a natureza e extensão das operações especificadas no COA e nas especificações de operações associadas, sob a supervisão do estado do operador quer um COA tenha uma data de validade específica ou não, o Estado do Operador deve conduzir vigilância contínua do operador e, assim, determinar continuamente que o COA permanece válido. Se os regulamentos do Estado prescreverem uma duração específica para um COA ou uma data de validade, o operador precisa solicitar a renovação do COA antes da data de vencimento. O pedido de renovação deve conter a mesma informação básicas enviadas antes da certificação original e devem ser recebidas para a DGCA bem antes da data de vencimento do COA. Em todos os casos em que a renovação formal é um requisito, essa renovação não deve envolver um procedimento completo de recertificação e, portanto, não será um processo oneroso ou prolongado, porque da vigilância contínua exercida pelo Estado do Operador. (ICAO, 2010)

2.5- Âmbito da aplicação legislativa ordinária interna

2.5.1- Regulamentos Inavic «NTA»

A regulação ou o órgão que tem como tutela, o serviço de transporte aéreo e o **INAVIC**, e o mesmo está a sob tutela do Ministério dos transportes, o INAVIC tem em seu ornameto como instrução e condução das atividades 19 anexos que servem como

diretrizes para qualquer entidade que queria exercer a sua atividade sobre a aviação civil em Angola, esses 19 anexos na sua maioria das vezes são denominados de NTA « Normativos Técnicos Administrativos», que ditam as regras e normas a seguir no que concerne a regulamentação Aeronáutica em Angola, sendo o normativo técnico administrativo 12 o que nos remete diretamente ao nosso tema em questão, o mesmo será aquele que daremos mais ênfase, Visto que o mesmo se incide sobre **A obtenção de Licença de um operador Aéreo.**

De relembrar que a «ICAO», transmite as recomendações aos Estados Membros e estes por sua vez podem implementá-las na íntegra ou agravá-las, como dito anteriormente para o processo de obtenção de uma licença de um operador aéreo o solicitante deve seguir as normas as normas do NTA 12, e a restante legislação sob tutela do INAVIC.

O NTA 12 na sua parte B, diz que apenas se pode fazer operações de transporte aéreo internacional se for titular de uma licença COA, na sua alínea a e b), o mesmo refere que apenas está autorizado operar com uma aeronave em transporte aéreo comercial se as operações forem executadas nos termos e condições autorizadas pelo respetivo COA ou seja toda e qualquer atividade a desempenhar pelo operador aéreo tem de ser dentro do âmbito que o seu COA prevê, pois o não cumprimento da mesma alberga consigo uma sanção e a remoção de autorização de navegação aérea no espaço aéreo angolano.

Para o operador aéreo poder manter a sua licença o mesmo poder manter a sua licença o mesmo necessita permanecer em constante conformidade com os termos e condições de emissões e renovação do COA, e com os requisitos de manutenção «descritos no NTA 5».

O presente normativo na sua parte b) no ponto 12.013- diz quais a candidatura a um certificado de operador aéreo, que iremos apresentar detalhadamente mais adiante no ponto 12.015, o normativo explica as causas de deferimentos e indeferimentos da emissão do COA, e no seu ponto 12.017, explica o conteúdo existente, dentro um COA, o 12.020 explica a duração de um certificado de operador aéreo e o 12.023, alterações de um certificado de um operador aéreo onde chamamos, a atenção os solicitante para a sua alínea f) supra cita que: Não, se pode executar operações em transporte aéreo comercial para as quais seja necessária uma alteração ao COA até que o INAVIC tenha notificado a aprovação da mesma ou seja o solicitante de um COA obtida para

operações de transporte aéreo com helicóptero não pode subitamente passar o fazer o transporte com aeronaves sem notificar o INAVIC.

A parte C ponto 12.030, faz menção que o candidato/solicitante antes de fazer o pedido de emissão do COA, ele mesmo/próprio (entidade ou indivíduo), terá que de estar certificado em conformidade com o sistema de certificação utilizadas pelo Inavic.

Em situações em que o solicitante/empresa necessite alterar ou adicionar certificações adicionais ao COA o mesmo deve cumprir as regras descrita na parte C no ponto 12.033, do presente anexo onde diz que resguardado do seu direito se à alteração estiver especificada na certificação inicial, os pedidos para alteração ao COA que se seguem, requerem um processo completo de certificação antes de se iniciar as operações, alterações estas que podem ser:

- Adição de uma nova versão ou variante de aeronave;
- Todas as operações meteorologicamente condicionadas, incluindo aproximações por instrumentos das Categorias II e III e descolagens com baixa visibilidade;
- Navegação RNP10;
- Operações em espaço aéreo com MNPS;
- Operações em espaço aéreo com RVSM;
- Operações de longo curso;
- Operações ETOPS
- Operações com um só piloto, em regime IMC e operações noturnas;
- Operações com aeronaves monomotor a turbojato, em regime IMC e operações noturnas;
- Qualquer outra autorização mais complexa determinada pelo INAVIC.

Na parte D do presente anexo- **Seguimento e Revalidações**, no seu ponto 12.050 **Necessidades de Validação Continua da Base de Certificação**, na sua alínea a) diz que o detentor do certificado COA, deverá sujeitar-se a sistema de seguimento/tratamento a cargo do INAVIC, na altura da validação continua da sua certificação.

No ponto 12.053- **Acesso para Efeitos de Inspeção**, da presente parte deste anexo relata-nos sobre a conceção da autorização a ceder ao INAVIC para efeitos de Inspeção previstas nas suas alíneas a), b), e c) que nos dizem:

a) Para que se mantenha em conformidade continuada com os regulamentos aplicáveis, o Operador deverá:

- Conceder ao INAVIC e com este colaborar no acesso a qualquer das suas instalações, aeronaves e escritórios;
- Assegurar-se de que as entidades contratadas para a prestação de serviços associados às operações de Transporte Aéreo Comercial e de Manutenção concederão ao INAVIC e que com este colaborarão no acesso a qualquer das suas instalações e escritórios;
- Conceder ao INAVIC livre e continuado acesso ao cockpit das suas aeronaves enquanto executam operações de voo.

b) O Operador deverá facultar ao INAVIC um lugar de observação privilegiada nas suas aeronaves, de tal forma que as atividades e conversas dos tripulantes de voo possam ser facilmente seguidas.

c) O lugar de observação privilegiada acima citado (cadeira, máscara de oxigénio e sistema de intercomunicação) deverá estar permanentemente operacional.

Caso o INAVIC determine que o lugar não está operacional, o Operador deverá proceder da seguinte forma:

- Facultar ao INAVIC um lugar na cabine;
- Proceder às reparações de que o lugar necessite no prazo de três dias.

No ponto 12.055 da parte D, do presente anexo- **Condução dos Testes e Inspeções**, diz-nos sobre as condições a ter em conta aquando da condução da inspeção por parte do INAVIC, nas suas alíneas:

a) Cabe ao INAVIC proceder à validação contínua da titularidade do COA por parte do Operador e respetivas aprovações.

b) O Operador deverá permitir ao INAVIC a condução dos testes e inspeções, a qualquer hora e em qualquer lugar, com o fim de determinar a conformidade do Operador com as leis e regulamentos aplicáveis e com os termos e condições inerentes ao COA.

c) Na sua base operacional o Operador deverá pôr à disponibilidade do INAVIC a seguinte documentação:

- Todos os componentes do seu COA válido;
- Todos os componentes dos seus Manuais Operacionais e de Manutenção;

- Uma lista atualizada que inclua a localização e responsabilidade individual por cada registo, documento e relatório que o Operador deverá ter arquivados ao abrigo da Lei da Aviação, respetiva regulamentação e standards em vigor.

d) O Operador de um só Piloto deverá pôr à disposição do INAVIC os seus registos, sempre que este os solicitar, seja nos escritórios do INAVIC em Luanda, seja em qualquer outro lugar estipulado pelo INAVIC.

e) Constitui motivo para suspensão total ou parcial do COA o incumprimento, por parte do Operador, em dar resposta a qualquer solicitação do INAVIC quanto à disponibilização da totalidade dos seus Manuais Operacionais e de Manutenção, ou de qualquer registo, documento ou relatório.

No presente anexo na sua parte E, fala-nos dos aspetos a ter em conta aquando **Administração do COA**, nos seus demais pontos e alíneas, como a verificar a seguir:

O ponto 12.060 relata-nos sobre aspetos a ter em consideração/mínimos obrigatórias exigidos pelo INAVIC.

12.060 Gestores Necessários para Operações de Transporte Aéreo Comercial

a) O Operador deverá designar um Gestor Responsável, aceite pelo INAVIC, o qual terá autoridade empresarial para assegurar que todas as operações de voo e atividades de manutenção podem ser financiadas e executadas ao melhor nível dos padrões de segurança exigidos pelo INAVIC.

b) Para o exercício das operações de Transporte Aéreo Comercial, operador deverá designar, em sendo aceites pelo INAVIC, responsáveis pela gestão e supervisão das seguintes áreas:

- (1) Operações de Voo;
- (2) Sistema de Manutenção;
- (3) Formação das tripulações;
- (4) Operações em terra;
- (5) Segurança.

c) Aqueles responsáveis deverão possuir comprovada competência na Aviação Civil e deverão estar disponíveis, servindo nos seus postos durante as operações levadas a cabo pelo Operador.

d) O INAVIC poderá autorizar a designação de outros postos ou outro número de postos, além dos enumerados, se o Operador conseguir demonstrar que é possível

executar as operações ao mais alto nível de exigência de segurança sob a direção de outras categorias de pessoal de gestão ou prescindindo de alguma(s) dela(s), para tal invocando as seguintes ordens de razão:

- O tipo de operações em causa;
- O número de aeronaves utilizadas;
- A(s) área(s) onde operam.

e) Ao Operador de Táxi Aéreo de um só piloto apenas se exige a designação de um Gestor Responsável aceite pelo INAVIC.

No presente ponto 12.063 **Base de Operações** é apresentada as exigências/carateres a ter em conta na implementação da sua base:

a) O Operador cujo COA não lhe permita efetuar a Manutenção, deverá ter uma base de operações e contratar toda a atividade de Manutenção a uma AMO.

b) O Operador ao qual seja permitido efetuar a Manutenção em conformidade com o disposto no Normativo Técnico 5, deverá ter uma base para Operações e Manutenção.

c) Um Operador poderá estabelecer as suas bases de Operações e de Manutenção num só local ou em locais distintos.

d) O Operador que pretenda estabelecer ou alterar a localização de qualquer das bases acima citadas, deverá notificar o INAVIC, por escrito, com um mínimo de 30 dias de antecedência sobre a data prevista para o estabelecimento ou alteração.

e) Ao Operador de Táxi Aéreo de um só piloto não se exige o estabelecimento de bases de Operações ou de Manutenção, mas terá de identificar o local e a entidade ou pessoa que cuidará da conservação dos registos necessários, ao mesmo tempo que se assegura de que o INAVIC poderá ter acesso livre e ininterrupto a esses registos.

No ponto **12.065 Instalações**, do presente anexo é onde são dados a conhecer os aspetos a ter em conta, no que concerne as instalações da organização.

a) O Operador deverá manter instalações de apoio operacional e de aeronavegabilidade na sua base operacional e que sejam apropriadas para a área e tipo de operações que executa.

b) O Operador deverá assegurar instalações apropriadas para os serviços de apoio em terra em cada aeródromo utilizado, de forma a garantir o abastecimento e carregamento dos seus voos em segurança.

c) Ao Operador de Táxi Aéreo de um só piloto não se exige a manutenção de instalações ou pessoal de apoio, mas exige-se a sua presença a bordo sempre que decorram atividades de suporte às suas operações.

Ainda na presente parte encontramos no ponto 12.075 os requisitos a se ter em conta e/ou à obrigatoriedade de se ter um **Sistema de Segurança Operacional**, o mesmo ponto nas suas alíneas nos diz que:

a) O Operador deverá ter um Sistema de Gestão da Segurança Operacional, aceite pelo INAVIC e que terá, no mínimo, as seguintes características:

- Identifica potenciais problemas de segurança operacional;
- Assegura a implementação de ações corretivas necessárias para a manutenção da segurança operacional em níveis aceitáveis;
- Proporciona a monitorização contínua e a avaliação regular dos níveis de segurança operacional adquiridos;
- Aponta para a melhoria continuada do nível geral de segurança operacional.

b) O Sistema de Gestão da Segurança Operacional do Operador deverá definir claramente as linhas de responsabilidade pela segurança operacional através de toda a estrutura organizativa, incluindo a responsabilidade direta pela segurança operacional por parte dos órgãos de gestão de topo dentro da estrutura organizativa.

c) O Sistema de Gestão da Segurança Operacional do Operador deverá incluir a responsabilidade pela prevenção de acidentes, nomeadamente, da seguinte forma:

- Introdução de uma metodologia de *reporting*, seja anónimo ou nominativo, com a eventual correção de possíveis problemas de segurança operacional e informando o pessoal operacional a propósito.
- Avaliação de tendências ou padrões adversos surgidos no seio da indústria aeronáutica ou do Operador;
- Realização de «*briefings*» sobre segurança operacional;
- Emissão de Boletins Operacionais que tratem de temas relacionados com a segurança operacional e assuntos relativos à standardização.

d) O operador de aviões com certificação para peso à decolagem superior a 20 toneladas, deverão estabelecer e manter um Programa de Análise dos Dados de Voo como parte integrante do seu Sistema de Gestão da Segurança Operacional.

- O Programa de Análise dos Dados de Voo não deverá prever sanções, mas antes conter provisões adequadas à proteção da(s) fonte(s) de dados.
- Um Operador poderá contratar a operação do Programa de Análise dos Dados de Voo, mas manterá sempre a responsabilidade geral pela sua manutenção.

Na PARTE G **Aeronave**, do presente normativos, vemos requisitos inerentes as aeronaves, dados esses que são complementados com as informações contidas nos NTA 2, e 3.

O 12.130 Aeronave Autorizada na sua alínea a) nos relata que:

a) Só se pode operar com uma aeronave em Transporte Aéreo Comercial se essa aeronave tiver um Certificado de Aeronavegabilidade válido, estiver em boas condições de aeronavegabilidade e cumprir todos os requisitos de aeronavegabilidade que lhe sejam aplicáveis para as operações a executar, incluindo os requisitos referentes a identificação e equipamento.

b) Só se pode operar com um determinado tipo de aeronave em Transporte Aéreo Comercial quando se tiver completado satisfatoriamente a certificação inicial, a qual inclui a emissão de uma adenda ao COA da qual conste esse tipo de aeronave.

c) Só se pode operar com uma aeronave adicional ou de substituição de um tipo para o qual se tenha autorização válida, se se conseguir demonstrar que o processo de avaliação da aeronave para inclusão na frota do Operador foi concluído satisfatoriamente.

Nos pontos do resente anexo **12.137,12.140,12.143** abordar-se a sobre a questão Aluguel de aeronaves e aeronaves registadas no estrangeiro, existe a possibilidade de o detentor do COA não ser detentor das aeronaves ou não as tenham registado com matrícula nacional pelas diversas razões então nos seguintes pontos da parte G do presente anexos iremos abordar até aonde essas permissões podem chegar:

12.137 Aluguer Simples de Aeronaves Registadas no Estrangeiro

a) Na sequência da respetiva aprovação por parte do INAVIC, um Operador poderá proceder ao aluguer simples de uma aeronave registada no estrangeiro, com o propósito de a utilizar em Transporte Aéreo Comercial.

b) Só se pode aprovar a operação de uma aeronave registada no estrangeiro se:

- O INAVIC tiver determinado a extensão dos preceitos para aeronavegabilidade continuada emanados do País de Registo e os considerar adequados para o tipo de operação;

- Tanto em Angola como em qualquer localização internacional, for concedido ao INAVIC livre e ininterrupto acesso a:
 - Aeronave estacionada ou em pleno voo;
 - Instalações operacionais e de Manutenção;
 - Pessoal operacional e de Manutenção;
 - Instalações e Simuladores utilizados na Formação e Treino do pessoal;
- A aeronave for operada em conformidade com os regulamentos aplicáveis aos Operadores angolanos;
- Os acordos de Manutenção que tenham sido estabelecidos garantirem a permanente conformidade tanto com os requisitos pertinentes do País de Registo, como com os requisitos de Manutenção aplicáveis aos Operadores angolanos;

c) Quando tal lhe for solicitado, o INAVIC poderá estabelecer um acordo de aeronavegabilidade continuada com o País de Registo, ao abrigo do Artigo 83 bis, caso aquele concorde na transferência de poderes, de tal forma que:

- Sejam aplicados os regulamentos de Angola respeitantes à aeronavegabilidade para Operadores;
- Do acordo acima mencionado transpareça o reconhecimento de que o INAVIC deverá ter acesso livre e ininterrupto à aeronave, em qualquer lugar e em qualquer altura.

12.140 Intercâmbio de Aeronaves

a) Não se pode proceder ao intercâmbio de aeronaves entre Operadores sem o consentimento do INAVIC.

12.143 Aluguer Composto

a) Não se pode efetuar operações envolvendo o regime de aluguer composto em nome de outro Operador, sem que esteja garantida a absoluta legalidade com as leis e regulamentos aplicáveis no país onde se proceda a essas operações ou nos casos em que não se observem as restrições impostas pelo INAVIC.

b) Não se pode permitir que outra entidade ou operador efetue operações em seu nome em regime de aluguer composto, salvo se:

- O Operador Aéreo seja titular de um COA ou equivalente, emitido por um País membro da «ICAO», que o autorize a efetuar essas operações;
- O Operador participar ao INAVIC a execução dessas operações e apresentar uma cópia do COA ao abrigo do qual as operações se executarem.

PARTE I: Requisitos de Manutenção do COA, explica de forma sucinta os aspetos a ter em conta aguando a implementação da Manutenção, com os mínimos obrigatórios a ter em conta, já mais detalhado o mesmo é descrito no NTA 5

O ponto 12.220 explica à aplicabilidade da presente parte do normativo

a) Esta Parte descreve os requisitos de manutenção e certificação aplicáveis à implementação do controlo da Manutenção pelo Operador.

12.223 Responsabilidade pela Manutenção

a) De acordo com os procedimentos aceitáveis pelo INAVIC e, se aplicável, também pelo País de Registo, o Operador dever-se-à assegurar do seguinte:

- Todas as aeronaves autorizadas a operar são mantidas em boas condições de aeronavegabilidade;
- Os equipamentos operacionais e de emergência necessários para uns determinados voos estão funcionais;
- O Certificado de Aeronavegabilidade de cada aeronave permanece válido.

b) O Operador deverá assegurar-se da aeronavegabilidade da aeronave e da funcionalidade dos equipamentos operacionais e de emergência, da seguinte forma:

- Assegurar-se de que as inspeções pré-voo são efetuadas;
- Assegurar-se de que qualquer defeito ou dano passível de afetar a operação em segurança de uma aeronave é corrigido ou reparado em termos standard, tomando em consideração a MEL e a CDL, se disponíveis para o tipo de aeronave;
- Assegurar-se de que os equipamentos operacionais e de emergência necessários para um determinado voo estão funcionais;
- Assegurar-se de que todas as intervenções de Manutenção são efetuadas de acordo com o Programa de Manutenção de aeronaves não aprovado para o operador;
- Analisar a efetividade do Programa de Manutenção de aeronaves aprovado para o operador;
- Assegurar-se do cumprimento de quaisquer diretivas operacionais, de aeronavegabilidade ou qualquer outro requisito para a aeronavegabilidade continuada, tornado obrigatório pelo INAVIC;
- Assegurar-se de que as modificações são efetuadas segundo um standard aprovado e, no caso das modificações facultativas, estabelecimento de uma política de concretização.

- Efetuar, com periodicidade trimestral, uma revisão de Manutenção a cada aeronave, emitindo um Certificado de Revisão de Manutenção, o qual deverá ser acrescentado aos registos da aeronave.

c) O Operador deverá assegurar-se de que o Certificado de aeronavegabilidade de cada aeronave com que opere permaneça válido, nomeadamente, no que respeita a:

- Os requisitos constantes da alínea a) ;
- A data de expiração do Certificado;
- Qualquer outro aspeto de Manutenção especificado no Certificado aeronavegabilidade.

d) O Operador deverá assegurar-se de que todos os requisitos especificados na alínea a) são executados ou cumpridos em conformidade com os procedimentos aprovados ou aceitáveis pelo INAVIC.

e) O Operador deverá assegurar que a Manutenção, a Manutenção Preventiva ou modificação efetuadas sobre as suas aeronaves ou produtos aeronáuticos são executadas de acordo com o seu Manual de Controlo da Manutenção e/ou com as instruções para a aeronavegabilidade continuada e com os regulamentos aeronáuticos aplicáveis.

f) O Operador poderá estabelecer um acordo com outra pessoa ou entidade para que esta proceda à Manutenção, Manutenção Preventiva ou modificações, mas continuará sempre a ser responsável por todos os trabalhos efetuados ao abrigo desse acordo.

O Ponto 12.225 nos situa no que cerne à aprovação e Aceitação de Sistemas e Programas de Manutenção Associados ao COA.

a) Exceptuando as situações de inspeção pré-voo, um operador não deve operar uma aeronave que não tenha sido mantida e aprovada para o serviço por uma AMO ou sistema equivalente de manutenção aprovado pelo INAVIC.

b) No caso de aeronaves não registadas em Angola, terá de haver um sistema de manutenção aprovado pelo País de Registo, sendo essa aprovação aceitável pelo INAVIC,

c) Nos casos em que a Autoridade do País de Registo aceite um sistema equivalente de manutenção, as pessoas designadas para assinar um Certificado de Manutenção, deverão estar licenciadas segundo os regulamentos do País de Registo

aplicáveis à certificação de pessoal ou à aeronavegabilidade, em conformidade com o Anexo 1 da «ICAO».

d) As aeronaves que tenham um Certificado de Tipo para uma configuração de um máximo de 9 lugares de passageiro, deverão:

- Ser inspecionadas e mantidas de acordo com as disposições do Normativo Técnico 4;
- Estar conformes com o Programa de Manutenção do fabricante, aprovado pelo INAVIC, no que respeita a motores, hélices, controlo do passo das hélices, rotores e todos os itens de emergência.

2.5.2- CIRCULAR CONSULTIVA AC-12-001B

Esta Circular Consultiva «AC» fornece orientação para indivíduos e empresas que buscam um Certificado de Operador «AOC» para conduzir operações de transporte aéreo comercial passageiros e carga.

Esta Circular Consultiva «AC» fornece orientação para indivíduos e empresas que buscam um Certificado de Operador «AOC» para conduzir operações de transporte aéreo comercial passageiros e carga, esta versão do AC substitui a edição original de 31 de janeiro de 2006.

A fundamentação desta circular esta nas normas da «ICAO» no Anexo 6-I, Transporte Comercial Internacional de Aviões-Aviões e Anexo6-III, Helicópteros comerciais internacionais de transporte aéreo exigem que, antes de emitir um Certificado de Operador, o Estado deve avaliar a capacidade do operador para executar tais operações. Angola é um Estado Contratante da «ICAO». Esta AC fornece orientação para a preparação e apresentação de uma solicitação formal de certificação da AASR Parte 12. Também descreve o processo geral que será seguido pelo Pessoal da aérea de inspeção de segurança aérea «FSI» durante a avaliação de conformidade dos documentos e inspeções e demonstrações subsequentes necessárias à certificação AOC. O requerente de um certificado de operador aéreo em Angola estará sujeito a essas avaliações e inspeções. Os operadores que planejam ou conduzem transporte aéreo comercial sob um Certificado de Operador Aéreo utilizando aeronaves registadas em Angola ou no estrangeiro devem seguir esta circular.

Esta circular deve ser lida tendo em consideração o documento 8335 da «ICAO», o processo de certificação de operador aéreo em Angola pelo INAVIC tem a seguinte base:

1. Inspeção de Segurança de Voo pela Autoridade da Aviação Civil Angolana

- Regulamento de Aviação de Angola, NTA12
- FSI Inspetor Manual 4, Certificação e Administração de AOC

As cópias destes documentos podem ser obtidas no «Flight Safety Inspectorate» em Luanda

2. Administração Federal de Aviação «FAA»

- Ordem 8900.1, Padrões de voo Sistema de Gerenciamento de Informações «FSIMS»

As cópias podem ser obtidas através da Internet endereço de www.fsims.faa.gov

3. Organização Internacional da Aviação Civil «ICAO»

- Doc. 8335. Manual Certificação de operações

As cópias podem ser obtidas em unidades de Vendas de documentos, «ICAO», 999 University Street, Montreal, Québec, Canadá H3C 5H7.

A seguir mediante a informação contida na circular iremos relatar os passos que o requerente deve dar na sequência de um processo de certificação:

(1) Passo – Entrar em contato com a Segurança Operacional primeiro: Entrar em contato com o gabinete de segurança operacional do Inavic para discutir os requisitos de certificação como um operador aéreo deve ser feito no início dos estágios de planeamento de iniciar uma companhia aérea ou Táxi aéreo, esta ação salvará o indivíduo ou empresa uma quantidade significativa de dinheiro e Tempo. A Inspeção discutirá os requisitos do processo eles fornecerão os documentos para à aplicação necessários. Será fornecido aos requerentes documentos de amostra que possam ser adaptados ao seu funcionamento.

(2) Passo- Ainda não compra uma aeronave: Seria um desperdício de dinheiro comprar ou alugar uma aeronave antes que o requerente entenda o processo e cronogramas a hora de começar a finalizar os arranjos para a compra ou arrendamento da aeronave é depois que a Inspeção aconselha o requerente na Reunião Formal de Solicitação de que a aplicação é aceitável para o início da Fase da Avaliação dos documentos.

(3) Passo- Não contratar um consultor ainda :O requerente precisa entender o processo e os requisitos como pessoa de negócios antes de assumir o compromisso de contratar um consultor infelizmente, muitas pessoas desperdiçam uma quantia significativa tendo consultores executando tarefas que não são necessárias.

(4) Passo- Dois processos de aplicação paralelos: É importante entender que existem dois processos paralelos que devem ser concluídos uma é a autoridade económica para anunciar e conduzir negócios que envolvem o transporte de pessoas e propriedade por via aérea a outra aplicação é para a autoridade de segurança realmente operar aeronaves nesse negócio. Os candidatos que planejam realmente operar suas próprias aeronaves ou arrendadas devem concluir o processo de emissão de um certificado de operador aéreo. Este certificado é a autoridade de segurança que permite ao titular operar seus próprios aeronaves para fins de transporte aéreo comercial.

A presente circular tem ilustrações de como preencher as tabelas dos formulários então aqui tentaremos repassar o que esta demonstrado na presente circular. As abreviações a seguir são usadas ao longo deste documento para indicar os requisitos para cada grupo de candidatos: legenda das tabelas

- LC = aeronave grande, sem assento de passageiro
- L = aeronaves grandes, mais de 20 assentos de passageiros
- C = aeronave com 10 a 19 lugares para passageiros
- B = táxi aéreo com 9 ou menos assentos de passageiros
- S = táxi aéreo com 9 ou menos assentos de passageiros operados por um

único piloto

- H = operador de helicóptero

Ao longo desta circular consultiva, tabelas diferentes serão usadas para descrever os requisitos aplicável aos agrupamentos gerais de requisição. No exemplo abaixo, o Documento 1 seria necessário apenas para os agrupamentos LC e L «não para C, B, S ou H».

Manual 2 seria exigido apenas para os grupos B, S e H «não para LC, L ou C».

Nota: É muito importante para a compreensão dos requisitos descritos nesta circular consultiva que o leitor não deve ir além desse ponto sem o conceito de como o símbolo de marca de seleção é usado nessas tabelas essas marcas de seleção indica que o particular manual, documento ou registo é necessário para grupo geral de candidatos.

EXAMPLE OF APPLICABLE REQUIREMENT							
Copies	Description	LC	L	C	B	S	H
1	Document 1	✓	✓				
2	Manual 2				✓	✓	✓

Figura 1--tabela de Requisitos aplicáveis, Fonte:AC-12-001BAOC do INAVIC

Como referido acima o processo de certificação é um processo duplo onde não apenas se verificará as condições idóneas do requerente mais também a sua capacidade financeira para poder desenvolver uma atividade neste sector.

Obtenção de uma autorização econômica

1ºPasso- Entre em contato com a Segurança Operacional primeiro

O processo para obter a Autorização Econômica do Operador Aéreo «AOEA» é, para muitos candidatos, simples o pedido de autoridade económica deve ser feito no departamento de Segurança Operacional do Inavic para realizar negócios em Angola com o objetivo de transportar passageiros e propriedade para remuneração, contratação ou outra consideração valiosa haverá uma avaliação para determinar se o indivíduo ou empresa é economicamente capaz de apoiar as operações propostas a lei exige que todas as pessoas, operadores externos e detentores de COA de Angola envolvidos em transporte aéreo comercial em Angola devem ter o comprovativo de autoridade "económica" da Aviação Civil.

Os operadores que pretendem solicitar um certificado de operador aéreo emitido pela inspeção de Segurança de Voo de Angola devem obter este comprovativo de autoridade económica antes da certificação ser concluída a solicitação dessa autorização económica deve ser feita ao Departamento de transporte aéreo na seção de avaliação atribuída à inspeção de Segurança de Voo o conteúdo dessa aplicação deve incluir o seguinte:

CONTENTS OF APPLICATION FOR ECONOMIC AUTHORIZATION							
Copies	Description	LC	L	C	B	S	H
1	Application for Air Operator Economic Authorization	✓	✓	✓	✓	✓	✓
1	Check payable to: Director-General INAVIC	✓	✓	✓	✓	✓	✓
1	Resume of President of Company (including current & previous employment and personal addresses)	✓	✓	✓	✓	✓	✓
1	Documentation on Incorporation, (including article and memorandum of association, certificate of good standing)	✓	✓	✓	✓		✓
1	Statement of Nationality of Beneficial Owners, (including valued shares held by each source and availability of funds)	✓	✓	✓	✓	✓	✓
1	Financial Projections covering first year of operation (including projected revenues and operating expenses)	✓	✓	✓			
1	Bank Credit Reference Letter	✓	✓	✓	✓		✓
1	Business License (or receipt)	✓	✓	✓	✓	✓	✓
1	Scheduled Services Timetable (%if scheduled)	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Figura 2-Tabela com os conteúdos para aplicação da autorização económica, Fonte:AC-12BAOC do INAVIC

A seção de avaliação econômica do operador aéreo irá rever esses documentos e encaminhar suas recomendações ao conselho consultivo de transporte.

Documento econômico necessário

O documento a seguir é uma evidência primária às autoridades internacionais que uma empresa entidade é autorizada por Angola a anunciar e providenciar o transporte de passageiros ou carga de, para ou dentro país, Este documento deve ser recebido pelo solicitante antes de anunciar ou organizar voos para remuneração, contratação ou contraprestação valiosa.

Description	LC	L	C	B	S	H
Air Operator Economic Authorization (AOEA)	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Figura 3-Documento de Autorização Económica, Fonte: AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC

O processo de certificação que um candidato deve concluir antes de ser emitido, um COA tem mais etapas e avaliações específicas do que o processo de obtenção da AOEA um requerente de um COA irá precisar de um briefing pessoal

inicial da equipe do FSI que fará essas avaliações, isto é, através de uma etapa chamada Reunião de pré-inscrição.

Pré-candidatura- Declaração de intenção

A Inspeção enviará ao solicitante um pacote de formulários para solicitar um Certificado de Operador Aéreo o primeiro formulário do pacote é a Declaração de Intenção de Pré-Inscrição é um formulário de duas páginas que forneça aos inspetores um aviso prévio de intenção de requisição de um COA o requerente deve enviar este formulário ao gabinete de segurança pelo menos três meses antes de desejar iniciar voos comerciais de transporte aéreo «Se o solicitante precisar de ajuda para entender o formulário, ele deve agendar uma reunião informal com o departamento de segurança para obter assistência na sua conclusão».

Copies	Description	LC	L	C	B	S	H
1	Pre-Application Statement of Intent (PASI)	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Figura 4-Declaração de intenção de pré-Applicação, Fonte: AC-12-0012BA0C do INAVIC

Este formulário é simplesmente uma declaração geral das intenções do candidato não confirma que o requerente já pode contratar pessoas ou comprar aeronaves o objetivo do formulário é declarar sua intenção de maneira a permitir o gabinete de inspeção da área de segurança determine a complexidade do COA a certificar que será necessário.

Seção A do PASI «Documento de intenção de pré-aplicação» - Tipo de certificado: O candidato deve marcar cada caixa que se aplica à presente solicitação.

A. This is to give notice of intent to make application for the FSI certification:	
1. ☐ - Air Operator Domestic Scheduled Operations	5. ☐ - Approved Aerial Work Organization
2. ☐ - Air Operator International Scheduled Operations	6. ☐ - Approved Training Organization
3. ☐ - Air Operator Domestic Charter-Only Operations	7. ☐ - Approved Maintenance Organization
4. ☐ - Air Operator International Charter-Only Operations	8. ☐ - Other:

Figura 5-PASI Section A – Type of Certificate, Fonte: AC-12-001BA0C

Seção B do PASI - Informações específicas da empresa

Bloco B1 - O requerente deve inserir seu nome comercial oficial.

Bloco B2 - O solicitante deve inserir o número atribuído ao seu negócio

Bloco B3 - O requerente deve inserir o endereço onde deve ser enviada qualquer correspondência oficial encaminhado

B. Company Specific Information	
1. Applying Company Name:	5. Proposed Start Operating Date:
2. Assigned Company Number	6. Economic Authority Approved? (if required)
3. Mailing Address:	7. Physical Address: Principal Base of Operations:
4. Telephone and FAX Information :	8. Internet and/or E-mail Address:

Figura 6-Seção B do PASI - Informações específicas da empresa, Fonte:AC-12001BA0C do INAVIC

Bloco B4 - Digite os números de telefone e fax da empresa.

Bloco B5 - O candidato deve inserir a data em que gostaria de começar a voar.

Bloco B6 - Se o requerente tiver autoridade económica em Angola para operações aéreas ou de táxi aéreo, o número oficial deve ser inserido neste bloco.

Bloco B7 - Digite o endereço físico que a empresa usará como a principal base de operações.

Bloco B8 - Digite o site da empresa ou o endereço de e-mail do Gerente Responsável proposto.

Seção C do PASI - Postos de Gestão Propostos

Digitar os nomes e números de telefone das pessoas propostas para serem os gerentes.

C. Proposed Management Postholders		
Title/Post/Position	Name (Last, First, Middle	Telephone & Email
1. Accountable Manager?		
2. Operations Manager?		
3. Maintenance Manager?		
4. Chief Pilot/Instructor)?		
5. Safety Manager?		
6. Other Required Manager?		

Figura 7-Seção C do PASI - Postos de Gerenciamento Propostos, Fonte: AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC

Seção D do PASI - Operações Propostas no COA

Bloco D1 – Descreve as áreas propostas para operações em termos gerais, por exemplo, Angola, África do Sul, América do Sul, Europa.

Bloco D2 - Liste quaisquer operações especiais autorizações que o requerente acredita que necessário operar para ou dentro das áreas de operações, por exemplo, ETOPS, RVSM.

Bloco D3 - Se o candidato estiver propondo operações programadas, ele deve entrar nos pares de cidades propostos, por exemplo, Luanda-Johannesburg, Luanda-Rio de Janeiro.

Nota: O requerente deve ser encorajado a manter o pedido inicial de certificação sem complicações as seguintes autorizações visivelmente complicar uma certificação inicial: ETOPS, MNPS, NORPAC.

D. Proposed Operations (AOC Applicant)
1 Proposed Areas of Operations
2. Proposed Special Operations Authorizations
3 Proposed City Pairs (If scheduled operations)

Figura 8-Seção D do PASI - Operações Propostas COA, Fonte: AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC

Seção E do PASI - Dados da Aeronave

Insira a frota de aeronave proposta, número de aeronaves a operar inicialmente e capacidades planejadas para essas operações.

E. Aircraft Data: (AOC, AWC, ATO Applicants)			
Aircraft Make-Model:	Number of Aircraft to be Operated	Max Gross Takeoff Passenger Carrying Capacity:	Cargo Payload Capacity (kg)
1.			
2.			
3.			

Figura 9-Seção E do PASI - Dados da Aeronave, Fonte: AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC

Seção F do PASI - Ratings Propostos «Outros Candidatos»

Esses blocos são fornecidos para as organizações «exceto os candidatos ao COA» listarem a classificação que eles estarão procurando durante o processo de certificação original

F. Proposed Ratings
1 Proposed AMO Ratings
2. Proposed ATO Training Programme Curriculums
3. Proposed AWC Category Ratings
4 Proposed AMC Medical Class

Figura 10-Seção F do PASI - Ratings Propostos (Outros Candidatos), fonte: AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC

Seção G do PASI - Treinamento Inicial Proposto

Insira as informações de treinamento inicial propostas para Método / Instalações / Empreiteiros, por exemplo terra escola / sala de aula / Flight Safety, Nova Jersey; ou treinamento / simulador de voo / Simcom, Lisboa; ou terra escola / sala de aula / Luanda; ou treinamento de voo / aeronave / Luanda.

G. Proposed Initial Training: (AOC Applicants)
Methods/Facilities/Service Providers

Figura 11-Seção G do PASI - Treinamento Inicial Proposto, fonte: AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC

Seção H do PASI - Sistema de Manutenção Inicial Proposta

Digite o sistema de manutenção proposto no início das operações da companhia aérea.

H. Proposed Initial Maintenance System: (AOC Applicants)
Methods/Facilities/Service Providers

Figura 12-Seção H do PASI - Sistema de Manutenção Inicial Proposta fonte: AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC

Seção I do PASI - Outras informações pertinentes

Use este bloco para fornecer qualquer informação que possa ser pertinente ao processo de certificação original.

I. Other Pertinent Information

Figura 13-Seção I do PASI - Outras informações pertinentes, fonte: AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC

Bloco PASI J - Certificação de Intenção

Assinatura do requerente ou pessoa designada que o representa «evidência de requerida a designação»

J. Certification of Intent:		
Signature	Date	Name and Title

Figura 14-Certificação de Intenção, fonte: AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC

Reunião pré-aplicação

Após a inspeção ter revisado a declaração de pré-inscrição do candidato, eles entrarão em contato com ele para agendar uma reunião esta reunião é para informar pessoalmente o candidato e quaisquer outras pessoas de sua escolha no processo e requisitos de certificação a Inspeção aconselha o requerente sobre como fazer uma solicitação formal, incluindo quais documentos, contratos e registos propostos isso deve ser fornecido a Inspeção discutirá os prazos que serão associados à certificação uma das principais coisas que o candidato receberá na reunião de pré-inscrição é que, se ele ainda não possui uma aeronave, a compra ou locação de uma aeronave deve ser adiada para um ponto mais tarde no processo mas, a essa altura o requerente deve ter certeza do tipo de aeronave que ele gostaria de operar o solicitante deve estar negociando a compra ou o arrendamento mas não deve concluir o negócio a menos que ele possa se dar ao luxo de ficar no chão por mais 2 a 3 meses se no entanto, a aeronave que o requerente planeia comprar ou arrendar exigirá extensas manutenção para adequá-lo aos padrões da AOC, ele pode optar por iniciar esse processo agora.

2. Candidatura Formal

O «briefing» descreverá que a certificação é um processo de 5 fases a pré-Fase de candidatura é o período entre a apresentação da declaração de intenções e apresentação do pedido formal durante essa fase o requerente receberá uma certificação Coordenador de Projeto para acompanhar seu processo e fornecer respostas para suas perguntas enquanto ele está juntando o pacote formal.

Nota: Durante todo o processo, é da responsabilidade do requerente em responder às constatações e comentários da Inspeção para fornecer documentos necessários face as revisões necessárias em seus processos e documentação.

A fase inicial de revisão da candidatura é o período entre a apresentação do pacote de aplicação e avaliação real dos documentos uma equipe de inspeção se reunirá para determinar se o pacote de inscrição do candidato está completo caso contrário, o pacote inteiro é devolvido ao requerente para trabalho ou documentos adicionais ao pedido formal do candidato, se o pacote for aceitável para uma análise mais aprofundada, a equipe de inspeção terá um pedido formal para um encontro nesta reunião, uma agenda de eventos será elaborada. Procedimentos que a equipe formal de aplicação do requerente deve seguir:

- Após a reunião de pré-inscrição, o candidato deverá criar/juntar os manuais, contratos e outros documentos que a Inspeção indicou por escrito que seriam necessários com o pedido formal.
- Os operadores de grandes aeronaves devem começar a montar uma pequena equipe para desenvolver os documentos, contratos e registos necessários. Este é o ponto em que um consultor conhecedor sobre a certificação de segurança das companhias aéreas pode ajudar o solicitante.
- Deve-se ter cuidado ao usar pilotos e mecânicos na equipe que está a desenvolver os documentos a maioria deles não tem nenhum conhecimento específico da certificação de segurança eles voarão e manterão a aeronave após certificação a equipe do candidato neste momento deve se limitar às pessoas necessárias para obter os procedimentos, políticas e registos impressos.

Preenchimento do formulário formal de aplicação

Deve-se preencher o formulário de duas páginas chamado Declaração formal de inscrição, esta é a lista de verificação que o gabinete de inspeção aconselha dos itens necessários a incluir no pacote formal de solicitação.

Copies	Description	LC	L	C	B	S	H
1	Formal Application Form	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Figura 15-formulário formal de aplicação, fonte: AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC

AOC-FAC seção A – Requerente- Não preencher a seção a até o dia em que o solicitante enviar o pacote formal ao FSI, insira essa data no bloco imediatamente antes de fornecê-la à inspeção.

A. The following application is hereby submitted:	
1. Date of Submission:	2. Applying Company Name:

Figura 16-AOC-FAC seção A, fonte: AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC

AOC-FAC seção B - Certificados e OPS SPECS verifique os blocos que se aplicam somente a esta submissão.

B. The following certificates and operations specifications authorizations are requested:	
1. ☐ - Air Operator Domestic Scheduled Operations	4. ☐ - Air Operator International Scheduled Operations
2. ☐ - Air Operator Domestic Charter-Only Operations	5. ☐ - Air Operator International Charter-Only Operations
3. ☐ - Approved Maintenance Organization	6. ☐ - Approved Training Organization

Figura 17-AOC-FAC secção B, fonte: AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC

AOC-FAC secção C - Autorizações especiais-Verifique no bloco as autorizações solicitadas apenas com esta aplicação neste ponto do processo, os candidatos são incentivados a manter o pedido inicial de certificação descomplicado algumas destas autorizações podem complicar visivelmente a certificação inicial e prolongar o processo as autorizações mostradas nos blocos 13, 14, 15, 18 e 19 não devem ser incluídas na certificação inicial do COA.

C. The following operations specification authorizations are requested with the issuance of the AOC:	
1. ☐ - Passengers	12. ☐ - All Weather Operations – CAT II
2. ☐ - Cargo	13. ☐ - All Weather Operations – CAT IIIA
3. ☐ - VFR Day Only	14. ☐ - All Weather Operations – CAT IIIB
4. ☐ - VFR Day and Night Only	15. ☐ - All Weather Operations – CAT IIIC
5. ☐ - IFR Day and Night	16. ☐ - All Weather Operations – Low Visibility Takeoffs
6. ☐ - Helicopter Offshore Operations	17. ☐ - RVSM Operations
7. ☐ - Single PIC AOC	18. ☐ - MNPS Operations
8. ☐ - Carriage of Dangerous Goods	19. ☐ - ER-OPS or/ETOPS Operations
9. ☐ - Carriage of Weapons	20. ☐ - RNP or /RNAV Operations
10. ☐ - Emergency Medical Service	21. ☐ - IFR Single Pilot with Autopilot
11. ☐ - IFR Single Pilot with Autopilot	22. ☐ - Other Operations:

Figura 18-AOC-FAC secção C, fonte: AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC

AOC-FAC secção D - Alterações desde a submissão PASI- se houver alterações, marque sim, caso contrário marque não.

Se houver mudanças, cite o bloco PASI que foi alterado e uma discussão geral sobre mudança, por exemplo: bloco c3-mudança do diretor da manutenção para Cláudio Olímpio, 242-359-1934; bloco d1- Angola

D. Are there any changes to the information submitted in the PRE-APPLICATION STATEMENT OF INTENT?:		
1. ☐ - YES	2. ☐ - NO	3. ☐ - NOT APPLICABLE
4. IF <u>YES</u> - List those changes in this block:		

Figura 19-AOC-FAC secção D, fonte: AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC

AOC-FAC secção E - Resumos posteriores da administração - A resposta correta para esta secção é sim, os currículos dos gestores devem ser inclusos no pacote formal de aplicação, deve ficar claro a partir de o resumo de que a pessoa cumpre as

qualificações mínimas da Parte 12 ou um desvio conforme previsto no parágrafo «g» desse apêndice.

E. Are the resumes for all management positions required by Part 12 included with this application form?:		
1. ☐ - YES	2. ☐ - NO	3. ☐ - Deviation Requested (see letter)
4. IF <u>NO</u> - List those positions for which no person has yet been identified or for which no resume is attached:		

Figura 20-AOC-FAC seção E, fonte: AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC.

Se NÃO, o currículo ausente deve ser identificado no Bloco E4 sempre que o requerente alterar um gestor de uma posição de gerência exigida, o resumo da pessoa proposta deve ser enviado à inspeção antes que essa pessoa atue como gerente exigido de uma companhia aérea ou Táxi aéreo.

Copies	Description	LC	L	C	B	S	H
1	Management resumes for all required positions	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Figura 21-AOC-FAC seção E- fonte:AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC

AOC-FAC seção F - Relatórios de conformidade - Verifique todos os relatórios de conformidade incluídos no pacote formal de inscrição do candidato, para as companhias aéreas a certificação inicial de táxi aéreo, os relatórios de conformidade para as Partes 6, 10, 12, 13 «de passageiros», 14, 15, 16 e 17 devem ser apresentados.

F. The following conformance reports are included with this application?:		
1. ☐ - Part 5	7. ☐ - Part 14	13. ☐ - RNP-10 Operations
2. ☐ - Part 6	8. ☐ - Part 15	14. ☐ - ETOPS Operations
3. ☐ - Part 9	9. ☐ - Part 16	15. ☐ - All Weather Operations
4. ☐ - Part 10	10. ☐ - Part 17	16. ☐ - Other: (Specify)
5. ☐ - Part 12	11. ☐ - Part 18	
6. ☐ - Part 13	12. ☐ - RVSM Operation	

Figura 22-AOC-FAC seção, F-fonte:AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC

2	Part 16 Conformance Report	✓	✓	✓	✓		✓
2	Part 17 Conformance Report	✓	✓	✓	✓		✓
2	Part 18 Conformance Report.	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙	⊙

⊙ = Only when seeking certification to carry Dangerous Goods.

Figura 23-AOC-FAC seção, F-fonte:AC-12-001B: CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC

O gabinete de Inspeção fornecera relatórios de conformidade somente de leitura no formato Microsoft Word para auxiliar na sua devida conclusão eles estão incluídos no pacote de formulários fornecido na reunião de aplicação podem ser enviados em formato legível, impresso à mão, digitado ou em computador.

(1) Regulation Section	(2) Regulation Text	(3) Company Manual Reference	(4) Company Comments	(5) Status	(6) Inspector /Date
------------------------------	---------------------------	------------------------------------	----------------------------	---------------	---------------------------

Figura 24-Relatório de conformidade fonte: AC-12-001B CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC

A coluna 1 é onde está indicado o número do parágrafo do requisito da peça AASR específico já está listado na coluna 2 o texto do regulamento é fornecido para referência, na coluna 3 o titular do COA deverá inserir a página / parágrafo do manual da empresa que atende a este requerimento na coluna 4 - O titular do COA pode inserir comentários sobre seus métodos de atender ao requisito ou por que não é aplicável a sua operação e as colunas 5 a 6 estão reservadas para entrada FSI.

AOC-FAC seção G - todos os manuais necessários foram apresentados, o requerente nesta fase listará esses manuais, documentos e registos necessários para apresentação com o pedido formal que não foram incluídos.

Nota: O candidato deve entender que a Inspeção não é obrigada a iniciar a fase de conformidade dos documentos até que todos os documentos necessários estejam disponíveis.

G. Are the required copies of all applicable manuals in the quantity outlined in Advisory Circular AC-12-001 included with this application?:		
1. ☐ - YES	2. ☐ - NO	3. ☐ - NOT APPLICABLE
4. If "NO," list all manuals required by AC-12-001 that are not included:		

Figura 25-AOC-FAC seção G, Fonte: AC-12-001B CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC

AOC-FAC seção H - Arrendamentos e outros documentos, se o requerente do AOC pretender contratar prestadores de serviços para desempenhar funções ou serviços designados por regulamentos aos titulares de AOC, os contratos propostos ou assinados deverão ser fornecidos para avaliação durante a Fase de conformidade dos documentos o candidato deve listar em H4 qualquer um desses contratos que ainda não foram concluídos.

H. Are the required copies of all leases and other documents as outlined in AC 001 included with this application?:		
1. ☐ - YES	2. ☐ - NO	3. ☐ - NOT APPLICABLE
4. If "NO," list all documents required by AC-12-001 that are not included:		

Figura 26-AOC-FAC seção H Fonte: AC-12-001B CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC

Em suma até aqui apenas ilustramos as partes que consideremos fulcrais de conhecimento para o requerente no processo de obtenção de um COA em Angola a circular é extensa e completa então sugerimos que para as informações relativas aos outros campos como treinamento, inspeção o leitor faça uma visita a circular em questão para poder colmatar qualquer lacuna que possa ter existido. Assim daremos sequência a parte 7 da mesma circular que fala sobre o processo final.

O envio do requerimento formal pelo requerente e os documentos necessários à Segurança Operacional marcam o início da Fase Inicial de Revisão do Requerimento, o gabinete de inspeção agora tem 15 dias para revisar o pacote de solicitação do candidato e decidir se ele é completo e adequado para continuar na importante fase de conformidade de documentos.

Se o pacote de inscrição não estiver completo e adequado para iniciar a avaliação técnica dos documentos, o pacote inteiro será devolvido ao solicitante, é de responsabilidade do solicitante fornecer um pacote de aplicação completo e adequado.

Se a solicitação formal do solicitante estiver completa e de forma aceitável para permitir avaliações técnicas subsequentes pelos inspetores designados, o gabinete de inspeção marcará uma reunião formal para tratar de quaisquer questões pendentes de agendamento antes de iniciar a Fase de Conformidade do Documento. Se o Estado de Registro da aeronave não for Angola, a Inspeção notificará o Estado apropriado sobre nossa intenção de iniciar uma avaliação detalhada dos documentos do requerente após a reunião formal de solicitação será responsabilidade do solicitante garantir que as autoridades de aviação civil do Estado de Registro aprovelem o Manual de Controle de Manutenção, o Programa de Manutenção de Aeronaves e, em alguns casos o MEL de Aeronaves nos próximos 30 dias, sem essas aprovações, a Inspeção não poderá concluir o processo de certificação para permitir o uso dessas aeronaves em um COA.

Considerações da fase de conformidade do documento

Há uma ressalva de revisão de 30 dias para todos os manuais, documentos ou registos necessários, mas não enviados a partir do momento em que o documento é carimbado em nosso escritório, a Inspeção tem 30 dias para agir sobre esse documento, se o solicitante não enviar qualquer documento em tempo hábil, essa falha poderá resultar em atrasos adversos na conclusão da certificação do solicitante como titular de um COA, a advertência de revisão de 30 dias também se aplica a manuais, documentos ou registos que são revistos e devolvidos ao solicitante para correção / revisão a falha do requerente em agir sobre a correção / revisão solicitada pode resultar em atrasos significativos no processo de certificação.

Qualquer documento devolvido ao solicitante para correção / revisão é - depois que ele tomou as ações corretivas - uma revisão do documento original, o procedimento do requerente para revisar os manuais e documentos deve ser de seguida, não se deve reenviar como um «original», ele deve ser reenviado como «Revisão» observado nas páginas do documento revisadas e na lista de páginas efetivas.

Considerações da fase de ações administrativas

Especificações do COA e os documentos das operações a seguir são a principal evidência para as autoridades internacionais de aviação civil de que um detentor de um COA concluiu o processo de certificação de segurança e a vigilância contínua está sendo conduzida, estes devem ser recebidos pelo requerente antes de realizar qualquer operação de transporte aéreo comercial nenhuma operação além das listadas nestes documentos está autorizada para um titular de COA ou sua gerência, pilotos ou aeronave.

	Description	LC	L	C	B	S	H
	Air Operator Certificate (AOC)	✓	✓	✓	✓	✓	✓
	Operations Specifications	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Figura 27-Especificações do coa e operações os documentos, Fonte: AC-12-001B CERTIFICAÇÃO DE OPERADOR AÉREO do INAVIC

Existem outros métodos utilizados pela Inspeção para indicar a emissão de aprovações e aceites exigidas pela «ICAO» e pelo Regulamento de Aviação de Angola é importante que o titular de um COA entenda que qualquer revisão da metodologia, sistema, documentos, manuais ou registos do titular deve ter a aprovação ou aceitação por escrito da Inspeção antes de ser usada em funções relacionadas ao transporte aéreo comercial.

O método atual de indicar essas aprovações inclui: «Esta lista não esta completa e pode ser complementada pelo Inspetor designado».

- LOEP = iniciais e data do inspetor principal na lista de páginas efetivas.
- TAMP = inicial e data do inspetor principal em uma parte carimbada de todas as páginas.
- LETRA = Carta emitida pelo Inspetor Principal.
- OPSPECS = Página de Especificação de Operações assinada pelo Inspetor Principal e pelo gerente do AOC

PRIOR ACCEPTANCE OR APPROVAL REQUIRED							
How?	Description	LC	L	C	B	S	H
OPSPECS	Flight, Duty and Rest Period Scheme	✓	✓	✓	✓	✓	✓
OPSPECS	Method of Flight Supervision	✓	✓	✓	✓	✓	✓
OPSPECS	Weight and Balance System	✓	✓	✓	✓	✓	✓
OPSPECS	Minimum Safe Altitudes	✓	✓	✓	✓	✓	✓
OPSPECS	Additional Airport Altitude Safety Margins	✓	✓	✓	✓	✓	✓
OPSPECS	Dangerous Goods Procedures and Training	✓	✓	✓	✓	✓	✓
LOEP	Flight Operation Training Manual	✓	✓	✓	✓		✓
LOEP	Aircraft Type-Specific Minimum Equipment List	✓	✓	✓	✓	✓	✓
LOEP	Aircraft Type-Specific Operating Manual	✓	✓	✓	✓	✓	✓
LOEP	Maintenance Control Manual	✓	✓	✓	✓	✓	✓
LOEP	Approved Maintenance Organization Manual	✓	✓	✓	✓		✓
LOEP	Aircraft Type-Specific Maintenance Program	✓	✓	✓			
LOEP	Aircraft Type-Specific Inspection Program				✓	✓	✓
STAMP	Aircraft Type-Specific Condensed Checklists	✓	✓	✓	✓	✓	✓
STAMP	Passenger Briefing Card	✓	✓	✓	✓	✓	✓
LETTER	Aircraft Lease	✓	✓	✓	✓	✓	✓
LETTER	Check Airman Designation	✎	✎	✎	✎	✎	✎
LETTER	Authorized FSI Representative	✎	✎	✎	✎	✎	✎
LETTER	Postholder of Required Management Position	✓	✓	✓	✓	✓	✓

Figura 28-tabela de aceitação ou aprovação prévia necessária- fonte: AC-12-001B certificação de operador aéreo do INAVIC

Quando essa fase estiver concluída, a seguir será a fase de inspeção e demonstração durante este período, a inspeção inspecionará as instalações, o suporte técnico, a aeronave, o equipamento, comunicações, observará o treinamento e a

verificação das equipas, demonstração da capacidade da companhia aérea ou dos táxis aéreos.

Na fase final a Inspeção completa sua papelada e emissão aprovações, incluindo as especificações de operações e o certificado de operador aéreo isto é chamada de Fase final das ações de certificação.

Depois disso, o candidato é um titular de COA embora possa parecer um processo longo, isso dependerá do candidato e de suas respostas ao gabinete de inspeção, a inspeção espera que os pequenos táxis aéreos sejam administrados em um curto período de 30 a 45 dias uma companhia aérea proposta usando aeronaves de grande porte deve ser manuseada em 45 a 90 dias dependendo da qualidade da sua aplicação formal.

Acima foi feito um resumo com exemplos retirados da AC-12-001B: certificação do operador de ar do INAVIC, aqui está descrito e demonstrado com o funciona todo o processo para certificação em Angola, de dizer que o presente trabalho não trouxe todo o conteúdo da circular pela mesma ser extensa mais, nos referimos nos aspeto mais importantes se assim podemos dizer sem inferiorizar os outros passos. (INAVIC, 2008)

2.5.3- Decreto Presidencial nº217/16

Ainda sobre a Regulamentação angolana temos o decreto lei nº 217/16 de 31 de outubro que aprova os “Regulamento Sobre o Acesso e Exercício da Atividade de Transporte Aéreo” em Angola regular e não regular.

No seu artigo 4º condição de acesso ao serviço de transporte aéreo Internacional regular nos seus pontos 1,2, e 3 diz que:

1-O acesso a atividade de transporte aéreo internacional regular de passageiros, carga e correio é permitido apenas a empresas de transporte aéreo designadas, nos termos dos acordos bilaterais ou multilaterais de transporte aéreo de que o estado Angolano faz parte.

2- As autorizações provisórias de exploração do serviço de transporte aéreo regular internacional podem ser concedidas durante o período em que decorrem as negociações dos acordos a que Angola faz parte.

3- Sem prejuízo das condições definidas nos referidos acordos o INAVIC pode por razões de carácter operacional segurança ou económica, exigir qualquer informação adicional relacionada com os pedidos de autorização de voos.

No capítulo III do presente decreto na sua secção I, no artigo 11º cita as condições de exercício do transporte aéreo doméstico regular:

1-O exercício da atividade de transporte aéreo doméstico regular de passageiros pode ser outorgado a empresas ou entidades de direito angolano do sector público ou privado.

2-As empresas que não integram o sector público é outorgado o exercício da atividade mediante um contrato de concessão, conforme o paradigma previsto no anexo I do presente diploma

3-A outorga de concessão, nos termos do número anterior, é feita às empresas de direito angolano, cujo capital seja titulado no mínimo em 51% por cidadãos Angolano e que demonstram possuir capacidade técnica e financeira, de acordo com a legislação em vigor.

4-Para a celebração dos contratos de concessão, os requerentes devem preencher os seguintes requisitos:

- Possuir capacidade jurídica, nos termos da legislação em vigor
- Ter como principal objeto social a atividade de transporte aéreo
- Deter como o capital social igual ou superior em kwanzas o equivalente em USD 80.000000 «oitenta mil dólares norte-americano»
- Ter sede social no território Angolano
- Fazer prova da capacidade económica e financeira mediante apresentação de um estudo de viabilidade
- Celebrar contratos de seguro de responsabilidade civil e de acidente de trabalho
- Possuir documentos comprovativos da regularização da situação contributiva da segurança social
- Regularização da situação tributária perante o Estado

5-As condições de concessão do exercício da atividade de transporte aéreo regular são as que constam do Anexo I, sobre o paradigma do contrato de concessão.

Na secção II do presente diploma nos fala sobre as condições de exercício do Transporte aéreo doméstico não regular precisamente no seu artigo 13º que diz que:

1-A atividade de transporte aéreo doméstico não regular apenas pode ser exercida por empresas de direito angolano, cujo capital seja titulado em pelo menos

51% por cidadãos nacionais, e mediante a licença emitida para o efeito pela autoridade aeronáutica.

2-Sem prejuízo do disposto no número anterior, para o exercício da atividade de transporte aéreo doméstico não regular devem os requerentes preencher os requisitos previstos no artigo 12º do presente regulamento.

3-A titularidade de uma licença concedida ao abrigo do presente regulamento não dispensa a autorização ou notificação previa para a realização de qualquer voo ou série de voos não regulares ao abrigo da mesma licença, nos termos definidos pela autoridade aeronáutica.

O artigo 14º do presente diploma nos remete ao tema tipo de licença, as licenças a serem emitidas para o exercício da atividade de transporte aéreo doméstico não regular compreendem os seguintes tipos licença:

- a) TNR1-Transporte comercial de passageiros
- b) TNR2-Transporte comercial de carga
- c) TNR3-Transporte não comercial de passageiros
- d) TNR4-Transporte não comercial de carga

O artigo 16º do presente diploma nos diz sobre as condições de concessão e licença o mesmo diz que:

1-Além das condições de ordem técnica e financeira as limitações quanto ao tipo de exploração mercados ou áreas geográficas bem como o prazo que constam dos títulos a concessão ou licença outorgada pode sempre a natureza do processo assim o aconselhe incluir outras condições e restrições em conformidade com a legislação aplicável.

2-As condições em que a concessão ou licença é outorgada podem sempre que o interesse público o justificar ser alterada pela autoridade aeronáutica em conformidade com a legislação aplicável.

3-Os titulares da concessão e da licença podem solicitar à autoridade aeronáutica a alteração das condições estabelecidas mediante requerimento fundamentado ao INAVIC.

4-As modificações aprovadas são integradas nos títulos de concessão e de licença o período que for fixado.

Os títulos de concessão e de licença de exploração são intransmissíveis, segundo o artigo 17º do presente diploma e o seu artigo 18º nos diz que as validades das

concessões têm pelo menos um prazo até 10 anos sendo automaticamente e sucessivamente renovadas se não forem canceladas nos termos previstos neste regulamento, o cancelamento previsto pode ocorrer a pedido do titular ou por razões de interesse público devidamente fundamentado.

Os artigos 20º e 21º nos falam sobre as competências e procedimentos a seguir na sequência do pedido do COA em que a decisão sobre os pedidos de concessão ou licença para o exercício da atividade de transporte aéreo compete a autoridade aeronáutica artigo 20º do decreto presidencial 217/16 , os pedidos para outorga de concessão entregue no INAVIC e dirigido ao titular do departamento ministerial encarregue da aviação civil, definindo claramente o âmbito da atividade que se pretende exercer, o tipo e número de equipamento a utilizar.

O artigo 22º nos explica sobre a instrução dos processos e decisão durante o processo da obtenção da licença de exploração:

1. Os pedidos para outorga de concessão ou licença para o exercício de atividade de transporte aéreo são instruídos pelo INAVIC, devendo a cada um corresponder um processo.
2. O INAVIC pode, durante a instrução solicitar ao requerente todos os elementos adicionais que considere necessários ao processo.
3. O período em que deve ocorrer a instrução dos processos bem como o prazo para a apresentação dos elementos adicionais, a que se refere o número anterior segue o regime geral estabelecido no decreto-lei nº 16-A/95, de 15 de dezembro.
4. Finda a instrução, o processo é submetido ao despacho do titular do departamento ministerial encarregue pela aviação civil, com o parecer do INAVIC.
5. Após a decisão de outorga da concessão ou da licença o INAVIC celebra o respetivo contrato de concessão e se for o caso emite a respetiva licença.
6. A decisão a que se refere o número anterior deve ser tomada num período não superior a 60 dias, a contar da data em que completa instrução do respetivo processo e a sua submissão a entidade competente para decidir.

O artigo 23º do presente diploma nos dá uma explicação sobre as condições para a certificação técnica COA:

- 1-Para o início da operação de transporte aéreo doméstico em Angola os operadores devem estar munidos do COA.

2-O COA é emitido pela autoridade aeronáutica, a pedido do operador interessado, mediante um requerimento dirigido ao diretor geral do INAVIC

3-O pedido para emissão do COA para operação deve ser feito com uma antecedência mínima de 120 dias à data pretendida para o início da operação

4-O pedido para emissão do COA para operação de táxi aéreo com aeronaves certificadas de um piloto deve ser dirigido á autoridade aeronáutica com uma antecedência mínima de 60 dias para a data de início da operação

5-O requerimento a que se referem os números anteriores deve ser acompanhado de documentos que comprovam os seguintes elementos:

- Identificação da sociedade
- No caso de empresas do sector privado, concessão ou licença para o exercício da atividade de aviação comercial ou no caso de empresas do sector público o respetivo diploma de criação
- O Número de identificação fiscal da sede e do principal estabelecimento comercial
- Indicação da natureza do transporte a operar e dos mercados a explorar
- Adequação do equipamento a utilizar relativamente à segurança operacional de transporte aéreo e a manutenção das aeronaves envolvidas nessas operações.

6-Estão isentos da obtenção do COA os titulares das licenças do tipo TNR3 e TNR4.

O artigo 24º do presente diploma os requisitos exigidos para a outorga do COA e eles são:

1-É necessário ser detentor de uma licença ou contrato de concessão para o exercício da atividade de transporte aéreo.

2-Ter prova que o requerente está ativamente envolvido no controlo do serviço aéreo em causa submetendo á aprovação da autoridade aeronáutica a documentação exigível nos termos dos RSAA, nomeadamente do normativo técnico 12.

3- Ter prova de que o serviço aéreo pretendido é realizado em condições de segurança e regularidade

4-Ter um quadro de pessoal aeronáutico licenciado ou aprovado pela autoridade aeronáutica nos termos dos RSAA, precisamente do NTA 7

5-Ter um programa de formação e treinamento de pessoal nos termos do NTA

9

6-Estar munido de contratos válidos de seguros das aeronaves

7-Ser detentor de uma base principal de operações devidamente homologada.

No capítulo IV do presente diploma aborda as condições necessárias para a exploração da atividade de transporte aéreo, sendo o artigo 27º que aborda sobre o mínimo aceitável para uma frota diz que: A exploração do transporte aéreo regular é condicionada à existência de uma frota mínima a fixar no registo do licenciamento, e de um local de sua instalação no território nacional. O emprego eventual de aeronaves em regime de contrato de aluguer ou cedência a quaisquer entidades nacionais ou estrangeiras de aeronaves de propriedade do titular da licença carecem de autorização do INAVIC.

O artigo 28º nos relata sobre as condições mínimas em relação ao pessoal relata que:

1-O quadro de pessoal navegante dos titulares de licença e dos detentores do certificado de operador aéreo deve ser integrado por cidadãos nacionais, sendo excecionalmente permitida a admissão de tripulantes estrangeiros, na ausência comprovada de tripulantes angolanos qualificados em conformidade com a legislação laboral vigente.

2-O Quadro de pessoal técnico, de manutenção e operações dos detentores do COA deve ser composto por indivíduos de nacionalidade angolana nas seguintes proporções, um mínimo de 65% após o primeiro ano de operação, 90% após o segundo ano de exploração.

3-Sempre que as circunstâncias aconselhem, a autoridade aeronáutica pode fixar uma percentagem diferente da referida no número anterior por um único período nunca superior a um ano.

O capítulo VII do presente diploma estabelece as diretrizes sobre a fixação de preços e taxas. O artigo 32º preço nos diz que:

1-A fixação de preços pela prestação de serviços de transporte aéreo é livre, devendo as respetivas empresas promover a sua publicação e prestar à autoridade aeronáutica todas as informações necessárias ou que esta vier a solicitar sobre as tarifas praticadas.

2-Não são permitidas tarifas que perseguem fins especulativos, monopolísticos ou que procurem vantagens comerciais indevidas.

3-Sempre que houver indícios fundados de que a aplicação de uma tarifa é destinada aos fins a que se refere o número anterior a autoridade e demais entidades estatais competentes devem intervir e tomar as providências adequadas nos termos da lei.

O artigo 33º nos faz uma resenha sobre as taxas: é taxado pelo INAVIC os serviços prestados no âmbito de:

1-Concessão, alteração, suspensão e prorrogação das licenças previstas neste regulamento.

2-Emissão do COA

3-Os valores das taxas referidas no número anterior, bem como os termos da sua cobrança, são fixados em tabela a aprovar por decreto executivo conjunto do ministério das finanças e transportes

4-A taxa devida pela concessão de exploração dos serviços de transportes aéreos doméstico é paga até ao dia 8 do mês seguinte ao da exploração e fixada nos seguintes termos:

a) A taxa mensal devida é variável, sendo o seu valor expresso em kwanzas ao cambio do dia de pagamento e determinado pela seguinte formula:

$$T = \frac{N \times P \times 10}{100} \times \frac{1}{12}$$

b) Os elementos constitutivos da fórmula são:

- T-Taxa Mensal
- N-Corresponde aos fatores de valorização indicados nos quadros de classificação das atividades aeronáuticas relativamente aos quadros I e II, anexos ao contrato de concessão e ao presente diploma
- P- É o somatório dos pesos máximos de descolagem e todas as aeronaves ao serviço da empresa ou organização estimado durante um mês em milhares e quilos.

CAPÍTULO 3 -Metodologia

O presente capítulo apresenta o percurso metodológico, os métodos utilizados na condução do estudo, diferentes fases em que foi necessária uma mudança de abordagem para a condução do mesmo tais como investigação exploratória, investigação qualitativa, e a investigação quantitativa. A presente dissertação tem a sua base na investigação científica aos normativos técnicos administrativos. No decorrer da execução do mesmo encontrou-se fundamentação suficiente para a prossecução deste projeto, sendo que por variáveis não controladas pelo autor, houve dificuldade na reunião de informações mais profundas e por essa deficiência na informação foi-lhe recomendado uma entrevista para obtenção de mais informações e respostas adequadas para a persecução do trabalho, foi então enviada uma correspondência a solicitar uma entrevista um guião de questionário «Construído pelo Autor» de como a mesma se seguiria e alguns documentos para por em anexo para a autoridade Nacional da aviação Civil de Angola «INAVIC» na qual não obtemos resposta.

3.1- Objetivo de projeto da dissertação

O objetivo com a prossecução desta dissertação é apurar todo o processo de certificação de um operador aéreo em Angola, as suas fases, etapas, necessária para a obtenção de um COA.

3.2- Análise da abordagem metodológica

Na presente investigação, procuramos desmitificar e resumir sobre os requisitos mínimos obrigatórios para a abertura de uma companhia aérea/licença **COA**, incluindo a análise e avaliação de todo o processo de certificação e como fazer o mesmo manter-se em condições favoráveis e para isso foi pesquisado vários regulamentos internacionais e angolano. Após feita a devassa é constatada que os documentos existentes para a realização deste trabalho são os regulamentos criados pelas próprias autoridades reguladoras, desde o documento da ICAO aos documentos nacionais (regulamentos), resultando que o presente projeto passe por uma investigação limitada. O motivo que me levou a escolher este tema foi a curiosidade e vontade de saber quais são os procedimentos mínimos necessários para a obtenção de uma licença COA, no decorrer do percurso académico e profissional, que após feita um olhar na situação nacional foi diagnosticado que algumas companhias encontram um entrave na prossecução da mesma.

Apesar de o autor ter formação na área das finanças empresariais, sempre teve uma inclinação por normas e regulamentação, e por ter trabalhado numa companhia

aérea por mais de 3 anos e passado em diversas áreas dotando-o de conhecimento diverso sobre a gestão e a operacionalidade de uma escala (base operacional), e ter nascido em uma família cercado de pilotos militares, então embora o mesmo não tenha a bravura por se colocar nos seus, desde cedo nutriu a vontade de saber como funciona o «core» do negócio da aviação então o mesmo se propôs em desenvolver uma pesquisa relacionada ao princípio de tudo, a obtenção da licença para começar a companhia aérea, daí com este trabalho o mesmo pretende obter mais conhecimento sobre o assunto ao mesmo tempo que partilha o conhecimento aos demais interessados na temática, estes são a motivação por de trás da dissertação cujo o tema é “Uma Análise ao Processo de Certificação de Operadores Aéreos em Angola: Um Estudo Empírico” no curso superior de Mestrado em Gestão Aeronáutica, na área do transporte aéreo, na Universidade Lusófona de Humanidades e tecnologia, para a prossecução do mesmo foi consultada várias referências, principalmente «Normativos técnicos» e o contacto para entrevista com o departamento responsável na autoridade civil «Inavic» sendo que o mesmo não foi efetuado com sucesso, mas foi feita a entrevista a personalidades que integram os departamentos fulcrais para o desenvolvimento do trabalho pelo que os mesmo forneceram a entrevista como uma entidade pessoal despidos dos seus cargos organizacionais .

3.2.1- Metodologia de Investigação de estudo de caso

Segundo (Baptista & Sousa, 2011) a metodologia consiste num processo de seleção da estratégia de investigação, que condiciona por si só, a escolha das técnicas de recolha de dados, que devem ser adequadas aos objetivos que se pretendem atingir. Já (Prodanov & De Freitas, 2013) diz que a metodologia pode ser compreendida como uma disciplina que tem por base estudar, compreender e avaliar os vários métodos que estão disponíveis para a realização de uma pesquisa académica.

A investigação é um esquadrinhamento daquilo que um investigador visiona, seguindo os pressupostos teóricos e metodológicos que o guiam na abordagem do objeto de estudo, onde a análise deve gerar conhecimento e desenvolver teorias. (Grilo, 2005)

O método escolhido para execução deste trabalho é o estudo de caso segundo (Fonseca, 2002, p.33 *apud* Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2009):

“Um estudo de caso pode ser caracterizado como um estudo de uma entidade bem definida como um programa, uma instituição, um sistema educativo, uma pessoa ou uma unidade social. Visa conhecer em profundidade o como e o porquê de

uma determinada situação que se supõe ser única em muitos aspetos, procurando descobrir o que há nela de mais essencial e característico. O pesquisador não pretende intervir sobre o objeto a ser estudado, mas revelá-lo tal como ele o percebe. O estudo de caso pode decorrer de acordo com uma perspetiva interpretativa, que procura compreender como é o mundo do ponto de vista dos participantes, ou uma perspetiva global, tanto quanto possível completa e coerente, do objeto de estudo do ponto de vista do investigador”. (Fonseca, 2002, p.33 *apud* Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 2009)

Após ter tido contacto com trabalhos semelhantes onde se mostra a análise e confrontação dos aspetos regulatórios referente ao processo de certificação de um operador aéreo em outros países, o autor sentiu o desejo de fazer conhecer o mesmo sobre o país «Angola», motivo pelo qual o mesmo escolheu o método de estudo de caso para a execução do trabalho.

Segundo (Yin, 1994) em **Pesquisa Estudo de Caso - Desenho e Métodos**, diz que o estudo de caso é uma estratégia adotada pelo investigador, quando o mesmo tem pouco controlo sobre os acontecimentos, e quando o foco do trabalho/investigação está nos fenómenos contemporâneos dentro do contexto da vida real estudos esses denominados de estudo de **caso explanatórios**, que podem ser complementados por outros 2 tipos de estudo de caso nomeadamente o **exploratórios** e **descritivos**.

3.2.2- Ferramentas e fontes de Recolha de dados

Para a execução do trabalho a metodologia utilizada foi o estudo de caso visto que o mesmo permite uma análise profunda, porém restringida onde por meio do qual se procurou conhecer profundamente alguns elementos referente ao licenciamento de um operador aéreo nomeadamente a certificação. Sendo que decorrer do trabalho, o investigador recolheu dados de informação qualitativa nos respetivos documentos, principalmente nos regulamentos. Esta que representa assim a principal forma de recolha de informação para a realização deste trabalho. Para que se possa pôr em prática o espelhado nesta dissertação demonstrando casos e exemplos práticos para se adquirir um certificado COA e mantê-la em Angola é imprescindível que se tenha a informação que está disponibilizada nos regulamentos presentes nesta dissertação. (GUIGÁ, 2019).

“O estudo de caso tem um foco exploratório e descritivo e o investigador deverá estar aberto às suas descobertas. Tem como técnicas fundamentais de pesquisa a observação, a entrevista, questionários e administração de testes” (Godoy, 1995 *apud* Grilo, 200, p.40).

Assim como mencionado em Godoy,1995 *apud* Grilo, 2005 para a execução deste trabalho, foi utilizado várias técnicas e procedimentos para a recolha de dados de informação, como á observação direta do autor na revisão dos documentos retirados da internet, relacionados ao processo de certificação de operador aéreo, a recolha de informação também foi obtida atrás de entrevistas informais a entidades em Angola que já passaram pelo processo de certificação e que estiveram envolvidos no desenrolar de um e através do orientador que ajudou na interpretação da mesma.

Em seguida demonstra as fontes documentais usadas na persecução do trabalho:

Regulamentação Internacional:

- Documento 9626 -Manual de Regulação de Transporte Aéreo Internacional.
- Documento 8335-Manual De Procedimentos para Inspeção de Operações Certificadas e Vigilância Continua

Regulamentação Angola

- Normativo técnico 12- Obtenção de licença de operador aéreo

Neste normativo está descrito as regras vigentes para seguir aquando o desenvolvimento de um processo de licenciamento de operador aéreo.

- CIRCULAR CONSULTIVA AC-12-001B

Nesta circular está descrita e ilustrada, as orientações necessárias para indivíduos e empresas que buscam um certificado de operador aéreo.

- Decreto Presidencial nº 217/6

Neste decreto é onde esta aprovado o regulamento sobre o acesso e exercício da atividade de transporte aéreo em Angola.

Pesquisa Exploratória

Para execução do presente trabalho foi adotado a pesquisa exploratória pois através da mesma é possível buscar ou se obter familiaridade com o caso a observar, tornando mais explicito para os leitores (Reichardt, Frasson, & Junior, 2017), podendo assim então dizer que a pesquisa exploratória tem como objetivo identificar a variável de estudo tal como ele é, apresentando assim o seu significado e contexto (Piovesan & Temporini, 1995)

“O estudo exploratório permite, portanto, aliar as vantagens de se obter os aspetos qualitativos das informações à possibilidade de quantificá-los posteriormente.

Esta associação realiza-se em nível de complementaridade, possibilitando ampliar a compreensão do fenómeno em estudo” (Piovesan & Temporini, 1995, p. 322)

Também podemos afirmar que é um método recorrentemente usado quando não se tem muito domínio/conhecimento sobre o assunto a ser pesquisado visto que a pesquisa exploratória ela acarreta como características principais a flexibilidade, criatividade e a informalidade, sendo que por intermédio da mesma é que procura-se obter o primeiro contacto com o universo há observar (CAPITULO IV-Metodologia e Método da Pesquisa, 2006, p.141, acessado em 11/10/2020). sendo umas das ferramentas mais usadas em investigação científica a pesquisa exploratória, esteve na base de 85% do trabalho pois o mesmo se centra na apresentação dos documentos e procedimentos vigentes em Angola para se adquirir um certificado de operações aéreas, na sequência do processo para abrir uma companhia aérea em Angola, documentos estes e passos que estão espelhados na revisão de literatura.

Pesquisa qualitativa

A pesquisa qualitativa teve os seus primórdios em estudos de preconizados por sociólogos e antropólogos na década de 70 foi visível o crescente interesse por este tipo de estudo na área de Administração de empresas tendo o seu ápice em 1979 (Maykut & Morehouse, 1994 *apud* Capítulo IV-Metodologia e Método da Pesquisa, 2006, p.150, acessado em 11/10/2020).

O uso da abordagem da pesquisa qualitativa dá um realce a indução e a teoria a ser fundamentada pois o mesmo permite espaço a interpretações pessoais, (Esperto, 2013), ou seja, procuramos ter uma compreensão dos factos que constituem o objeto de pesquisa. Podemos assim definir a pesquisa qualitativa como uma metodologia que produz dados através de observações extraídas diretamente do estudo de pessoas, lugares ou processos como os quais o investigador vai procurar obter uma interação direta para compreender os fenómenos a ser estudado, sendo que a mesma possibilita a filtração do assunto, da questão ampla até à amostra específica (CAPITULO IV-Metodologia e Método da Pesquisa, 2006, p. 150, acessado em 11/10/2020).

A natureza da pesquisa desenvolvida nesta investigação é fulcralmente exploratória devido a flexibilidade, criatividade e informalidade que a mesma permite ao pesquisador na busca do conhecimento sobre o tema ou problema de pesquisa, sendo que o principal objetivo do estudo é recolher para apresentar e demonstrar todo o desenvolvimento do processo de certificação de um operador aéreo.

4-Análise e Discussão

4.1. Análise do conteúdo baseado na pesquisa qualitativa

(Júnior & Júnior, 2011) A entrevista é uma técnica utilizada em trabalhos científicos que permite ao pesquisador extrair grande quantidade de dados e informações, de forma a enriquecer a investigação, sendo a mesma aplicada nesta investigação devido a mesma servir para analisar descrever e interpretar as duvidas e encontrar as respostas diretamente com as pessoas interligadas ao estudo (GUIGÁ, 2019), sendo por esta então escolhida pelo investigador para colmatar e dar solidez á investigação.

Entrevista

De forma a se obter informações precisas e adequadas, foi recomendado pelo professor/ orientador ao autor/investigador uma entrevista ao departamento de certificação de operadores Aéreos no INAVIC. Sendo que autor enviou o guião de entrevista por correspondência pela indisponibilidade do site organizacional do Inavic na altura com o conhecimento do orientador, por sua vez este guião de entrevista foi constituído da seguinte forma:

1. Qual é o órgão responsável pelo Certificação de operadores aéreos no território angolano MINTRANS ou o INAVIC?
2. Quais são os mínimos requerido obrigatórios para o processo de Certificação de um operador aéreo?
3. Em suma quanto tempo pode levar o processo de Certificação de operador aéreo no que concerne o tratamento da documentação?
4. Quais são as etapas associadas a um processo de Certificação de um operador aéreo?
5. Qual é a periodicidade do Certificado do COA?
6. Qual é a legislação disponível onde podemos encontrar os valores dos emolumentos a pagar para obter o COA?
7. Para poder começar a minha atividade de exploração aérea apenas é necessário o COA ou existe outros requisitos? Se existe quais são?
8. Para o processo de Certificação qual é a legislação complementar além do NTA 12?

As perguntas acima são as que foram consideradas fulcrais para a prossecução desta investigação pelo orientador e pelo Autor, e o desenvolvimento da mesma teve como base as questões acima, pelo que não foi obtida uma resposta por

parte da entidade Reguladora Angolana, mas por intermédio relações familiares foi possível obter uma entrevista informal há um colaborador do Inavic e um Funcionário da AIR MOP «táxi aéreo de Helicópteros» que esteve interveniente durante o processo de Certificação da empresa.

Foi possível entrevistar um funcionário do INAVIC, inspetor da aérea da navegabilidade, o mesmo pediu para deixar o seu nome anónimo, e abaixo temos as respostas do mesmo relativa as perguntas colocadas durante a entrevista.

P1: O Inavic até ao momento, é uma entidade subordinada ao MINTRANS-Ministério dos Transportes, na qual tem competência única de regular o setor aéreo, na qual qualquer pessoa que pretender abrir uma empresa ou desempenhar atividades no setor aéreo, ou seja, o órgão responsável pela certificação de operadores aéreos no território angolano.

P2: As condições mínimas para se fazer o pedido do certificado aéreo estão descritos no NTA 12, e que o mesmo deve comprovar que tem a capacidade de desempenhar operações de transporte aéreo adequadamente, condições estas desde a segurança operacional à económica da organização.

P3: Esta pergunta nos podemos dizer que até é relativa em relação ao conhecimento dos passas necessários a seguir e a capacidade de resposta da empresa em fazer as correções/alterações que os inspetores possam recomendar mas podemos dizer que no melhor dos casos 3 meses, onde haja uma boa capacidade da empresa em fazer as recomendações indicadas e que os mesmo já têm uma equipa com um domínio da matéria.

P4: O processo de certificação tem 5 fases onde: 1-Pré-candidatura, 2-Candidatura formal, 3-Avaliação documental, 4-Demonstração e 5 -certificação final.

P5: Os Certificado de operador aéreo de operador aéreo são validos por 12 meses, e renovados por igual período.

P6: É possível sob consulta pedir acesso a estas legislações no INAVIC, pode-se encontrar informações acerca do mesmo na Lei n.º 14/19 de 23 de maio – Lei da Aviação Civil, decreto158-08-tabela de taxas, pelo que sempre é aconselhável entrar em contacto com o Inavic, na hora de buscar as taxas acerca do custo.

P7: Não, o COA apenas fornece autorização para desempenhar operações aéreas, além dos documentos da constituição da empresa, é necessário depois licenciar

as aeronaves e as pessoas, e área de manutenção, ground devem estar devidamente credenciadas.

P8: para além do NTA 12 existe o Advisory Circular «AC 12-001B», que foi criado com base no documento da «ICAO» chamado DOC.8335.

AIR MOP

Conseguimos conversar com o senhor Cláudio Roberto Gomes Olímpio que atualmente desempenha funções de Oficial de operações da AIR MOP e o mesmo deu-nos um esclarecimento breve acerca à temática da nossa investigação e respondendo algumas das perguntas a si colocadas.

P1: O INAVIC, para questões de regulação é com o INAVIC

P2: além do que esta descrito no regulamento, acredito que seja comprovar que se tenha a competência para exercer essa atividade com toda a segurança necessário.

P3: Acredito que 3 meses visto que esse é o período a que se pede que seja dada com antecedência a entrada do processo, mas casos tendem a ser particulares já vi empresas a levarem 1 ano para conseguir o certificado.

P4: se for as fases principais são 5.

P5: o certificado tem de ser renovado a cada ano

P6: Sei que é possível encontrar estes valores em um decreto lei, pelo qual nos solicitamos a informação dos valores a pagar ao INAVIC.

P7: tens de ter a licença do pessoal, da equipe da manutenção, a licença de exploração aérea.

P8: foi nos fornecido o Advisory Circular «AC 12-001B», para seguirmos a informação nele contida.

Síntese: Apesar da amostra limitada devido as condicionantes, é possível observar que para o processo de certificação de um operador aéreo o requerente esta limitado para as condições e informações que obtiver do Inavic, sendo que a principal fonte é a circular 12-001B, e no que refere taxas e custos inerentes a licenciamento e operações, e sempre melhor consultar as que o Inavic fornece pois o requerente pode obter um decreto presidencial desatualizado, ou como vimos anteriormente mediante a entrega do processo COA, as informações podem divergir. Podemos concluir que para o processo de certificação e licenciamento de um operador aéreo o requerente se encontra limitado e condiciona as informações que obtiver a partir da reunião de pré-intenção, não sendo possível conseguir informações fidedignas a partir de outros meios.

4.2-Validação dos Regulamentos

Após a obtenção dos documentos o mesmo passou por um processo de validação pelo orientador de forma a verificar e confirmar se os mesmo vão de encontro com a pesquisa e aumentar a sua confiabilidade e compreensão mais assertiva do mesmo em relação ao caso em estudo. Após a validação dos regulamentos o mesmo faz uma seleção resumida do que é relevante para a demonstração no estudo em causa foi implantado no trabalho

CAPÍTULO 5: Considerações Finais

Neste capítulo está englobado as conclusões e elações retiradas nos capítulos anteriores do estudo procurando fazer uma síntese dos principais tópicos a demonstração de procedimentos a seguir, e os principais entraves encontrados ao longo do desenvolvimento da pesquisa, juntamente com as bases delineadas para estudos futuros.

Para o seguimento do presente trabalho foi revisto vários documentos tanto de amplitude nacional como internacional, sendo que os de maior realce e aqui presente no corpo do trabalho os documentos no âmbito internacional foram o DOC 9626-manual de regulação de transporte aéreo internacional e o DOC 8335 -Manual de procedimento para operações, inspeções e certificação de um operador aéreo.

O DOC 9626-manual de regulação de transporte aéreo internacional, nos seus regulamentos, ressalva que cada estado membro é responsável em regularizar o transporte aéreo no seu território, sendo assim com base nos preceitos do órgão máximo da aviação civil Angola criou a entidade reguladora da atividade da aviação civil o INAVIC «Instituto Nacional da Aviação Civil», conforme o apresentado nos capítulos anteriores, e por sua vez esta entidade reguladora no que concerne a instrução do processo de um operador aéreo a mesma adaptou as instruções ilustradas no DOC 8335 da «ICAO» «Manual de procedimentos para operações, inspeções e certificação de operador aéreo»

Documento este que foi concebido analisado e enquadrado no nosso ordenamento jurídico, na qual faz parte do processo de certificação, identificado por Advisory Circular AC-12-00-1B. esta circular informativa junto com o normativo técnico 12 são os documentos legais em Angola especificamente para serem seguidos enquanto se desenvolve o processo de certificação de um operador aéreo.

A partir destas foi possível identificar e evidenciar que o processo de certificação de operador aéreo ocorre em 5 momentos nomeadamente:

1. Fase – Pré-candidaturas
2. Fase- Candidatura
3. Fase- Avaliação Documental
4. Fase - Demonstração
5. Fase- Certificação final

Assim podemos afirmar que conseguimos alcançar os nossos objetivos previamente definidos onde é possível afirmar que os procedimentos recomendados

internacionalmente no que concerne ao processo de certificação de operador aéreo são implementados em Angola, mediante o devido enquadramento no nosso ordenamento jurídico e documentos estes que são o DOC 9226-«Manual de regulação do transporte aéreo internacional» e o DOC 8335-«Manual de procedimentos para operações, inspeções» da «ICAO».

Sendo que para abrir uma companhia aérea em Angola é necessário que se vá de encontro com estipulado no decreto presidencial nº217/16 onde é aprovado o Regulamento sobre o acesso e exercício da atividade de transporte aéreo em Angola, os requisitos mínimos obrigatórios apontados para a celebração do contrato de concessão é:

- Que a organização seja detida em 51% por cidadãos Angolanos.
- A existência da capacidade jurídica, nos termos da legislação em vigor.
- Ser detentor de um capital no mínimo de 80.000.00 USD equivalente em kwanzas.
- Ter a sua sede social em Angola.
- Demonstrar por intermédio de estudo de viabilidade capacidade económica e financeira.
- Demonstrar contrato/ou a capacidade de celebrar contratos de seguro de responsabilidade civil e de acidente no trabalho.
- Possuir documentos comprovativos de regularização da situação contributiva da segurança social.
- Regularização da situação tributária perante o Estado.

Mediante a detenção e apresentação dos mesmos, seguindo as normas estipuladas pelo Instituto nacional da aviação Civil e salvo qualquer outra documentação complementar é possível a obtenção de certificado de operador aéreo e a licença de exploração.

À indagação permitiu observar e identificar que para a matéria de certificação de um operador aéreo em Angola são os normativos técnicos e no caso presente o normativo técnico 12 onde é definido os requisitos para a matéria de certificação original e validade continua do COA na República de Angola, o decreto presidencial nº217/16 que aprova os regulamentos sobre o acesso e exercício da atividade de transporte aéreo na República de Angola, e a circular consultiva AC12-001B, sob consulta no Instituto Nacional da Aviação Civil de Angola.

Após a averiguação e revisão dos documentos durante a indagação da pesquisa foi possível constatar que:

- Existe pouco acesso ou restrição a informação de interesse e que deveria estar a dispor do domínio público sem burocracias, visto que o Inavic dispõe de um site organizacional
- A existência de apenas de um documento explicativo sobre o processo, e o mesmo apenas se encontra disponível apenas sob consulta junto ao Inavic, e o mesmo documento apenas existe em uma versão na língua inglesa.
- A falta de informação no site do Inavic referente ao custo que o processo acarreta, tornando difícil um estudo económico e financeiro sobre a matéria à distância.
- Constatou-se que existe uma contradição acerca do procedimento de submissão do pedido do COA sendo que o normativo técnico 12 no seu ponto 12.013 na alínea b) diz que o pedido deve ser submetido com 90 dias de antecedência e o decreto lei 217/16 no seu artigo 23º no ponto nº 3 diz que esse pedido deve ser submetido com 120 dias de antecedência.

Situações estas que foram alvo das recomendações para trabalhos futuro.

De uma forma sucinta o conteúdo acima ilustrado, evidencia o necessário para se dar início ao processo de licenciamento de um operador aéreo e pode ser considerado um dos principais contributos para se obter o COA e a licença de exploração em Angola.

5.2- Limitações

A presente pesquisa pode ser considerada limitada porque a pesquisa efetuada para o desenvolvimento do tema foi exclusivamente documental nas regulamentações existentes outrora mencionada na metodologia, limitações estas que na base estiverem a impossibilidade de acesso ao site do INAVIC durante 7 meses, a impossibilidade de requerer os documentos presencialmente devido ao estado de emergência devido ao vírus SARS-CoV2 durante Março e Abril em Angola, em que os serviços não estiveram abertos ao público, também a confidencialidade de alguns documentos estiveram na origem do seu difícil acesso, visto que certas informações são mantidas a parte do domínio público, documentos estes que são os formulários de aplicabilidade necessários, documentos onde poderíamos evidenciar o custo inerente a todo processo e as tabelas de preço a ser praticadas, foi enviado um pedido de entrevista junto com um questionário aberto a entidade reguladora em Maio, na qual não se obteve resposta pelo

que o trabalho conta com respostas oficiais de colaboradores do INAVIC, daí o autor ter optado por outras vias para conseguir informações inerentes ao estudo e os dados complementares necessários, sendo que a obtenção de regulamentação angolana além dos normativos técnicos apresentaram-se ser um desafio para poder apresentar neste trabalho.

Sendo assim apontamos como os grandes entraves para a realização desta pesquisa o acesso limitado a bibliografia disponível nos seus diversos formatos «online, ou físico» a ausência de dados estatísticos de referência para se realizar um estudo profundo e o problema com a pesquisa de campo onde estivemos super limitados, devido a condicionante de meios para obtê-la «constrangimento com a internet» e a situação em que o país se encontrava no momento sendo que das 7 pretendidas apenas foi possível obter 2 entrevistas de forma informal, entre elas que eram direcionadas a entidade reguladora INAVIC e a gestores de empresas conceituadas no nosso mercado como: TAAG, Sonair, Bestfly, FlyAngola, JLA Aeronautic, e a Air 26.

5.3- Trabalhos futuros ou sugestões

O presente trabalho além de demonstrar por base documental o processo de obtenção de um certificado de operador aéreo, pretende-se com o mesmo desde o início também fazer uma demonstração através dos formulários indicando o seu preenchimento e orientação. Na ausência da obtenção destes mesmo formulários que serviriam para um ilustrar mais realista e fidedigno, mediante a interpretação das fases o autor fez então uma representação aqui de como deve-se preencher e entregar os formulários.

O primeiro passo de tudo deve-se partir da deslocação até ao INAVIC, solicitar uma reunião com o gabinete de inspeção de segurança de voo, para se informar dos requisitos necessários nos estágios iniciais para se efetuar um pedido do certificado de operador aéreo e nesta mesma reunião o requerente/solicitador terá acesso aos formulários e requerimentos a entregar para dar início ao processo e o mesmo será recomendado por parte do Inavic para que ainda não proceda com a compra da aeronaves nem contratar um consultar externo para o processo até que o mesma perceba se esta elegível para proceder ou não.

Mediante à esta fase apesar de ser postulado obrigatório o autor, repara que a mesma poderia ser mais solene, se o requerente já pudesse ter acesso a informação prévia a partir do site do Inavic, quanto as fases e os requerimentos para se observar de

forma prévia reservando a ida a entidade reguladora apenas para colmatar dúvidas e esclarecimentos económicos financeiros é importante lembrar que o processo para obtenção da licença de exploração estará a decorrer neste mesmo período.

Sendo abaixo faremos a ilustração de como seriam estes requerimentos e formulários.

A organização optou pelo Bombardier Dash Q-300/400, por ser uma aeronave bimotor com um excelente desempenho para operações interestaduais e regionais, as mesmas apresentam-se com uma configuração de 54 a 90 passageiros que a companhia acredita que este tipo de aeronave apresentara um bom *load factor* para as suas operações, sendo esta escolha a melhor opção de custo benefício.

O requerimento para o Presidente do conselho administrativo do INAVIC pode ser apresentado da seguinte forma:

Exmo. Senhor

Presidente do Conselho de Administração do INAVIC

Pede deferimento.

A OLIMPIOSFLIGHT sob o número fiscal 5417124699 situada criada no dia 06 de Março 2020, para prestação de serviço no ramo da aviação civil situada no bairro do kassenda, zona de Belas, vem por meio desta requerer a V.Ex.^a que se digne a conceder um certificado de operador aéreo para transporte aéreo regular doméstico e regional.

Nos formulários a ser preenchido terá um campo correspondente para as autorizações necessárias que o requerente precisa para as especificações da operação

Especificações da operação

Início da operação: 10/06/2021

Descrição da frota: Bombardier Dash Q-300 e Q 400, a frota será unicamente compostas de aviões da Bombardier modelo Dash-8.

Tipo de operações: Transporte aéreo regional e doméstico

Áreas de operação: FIRs, fronteiras nacionais e regionais

Exemplificação de requerimento para pedido de licença de exploração

Exmo. Senhor

Presidente do Conselho de Administração do ANAVIC

A OLIMPIOSFLIGHT sob o número fiscal 5417124699 situada criada no dia 06 de Março 2020, para prestação de serviço no ramo da aviação civil situada no bairro

do kassenda, zonas de Belas, com um capital social de 650.000.000.00 kz «seiscentos e cinquenta milhões de kwanzas» registada no serviço notarial de Belas com o número 199471 e publicada no Diário da Republica nº 217/03, vem por meio desta requerer a vossa excelência que se digne a autorizar que seja passada uma licença exploração aérea para a atividade de Transporte aéreo regular regional e domestico de passageiros e cargas.

Espera deferimento

Luanda aos 10/04/2020

É necessário relembrar no decorrer do processo de certificação é quando ocorresse também o processo de licença de exploração «Autorização económica», então ao entregar o formulário de aplicação para autorização económica o requerente deve preencher da seguinte forma, segundo a figura 2 do presente trabalho.

Legenda de leitura da tabela

- LC = aeronave grande, sem assento de passageiro
- L = aeronaves grandes, mais de 20 assentos de passageiros
- C = aeronave com 10 a 19 lugares para passageiros
- B = táxi aéreo com 9 ou menos assentos de passageiros
- S = táxi aéreo com 9 ou menos assentos de passageiros operados por um

único piloto

- H = operador de helicóptero

Contents of application for economic Authorization							
Co pies	Descri ption	C	L	C	B	S	H
1	Appli cation for Air operator Economic		X				
1	Check payable to: Director- General		X				

	INAVIC						
1	Resume of president of company (including current & previous employment and personal addresses)		X				
1	Documentation on Incorporation						
1	Statement of Nationality of Beneficial owners		X				
1	Financial Projections covering first year of operation		X				
1	Bank credit reference letter		X				
1	Business License		X				
1	Scheduled services timetable		X				

Tabela 1--formulário para autorização económica, fonte: elaboração própria

Sendo que no caso da Olimpiosflith apenas necessário marcar o campo L.

Após aceite o pedido o Solicitante então receberá a Autorização económica de operador aéreo «AOEA», documento este que deve ser recebido antes do mesmo anunciar ou organizar voos com vista a obter renumeração.

1ª Reunião

Na pré- aplicação o solicitante deve enviar o formulário preenchido da seguinte forma para um COA para aeronaves grandes com assento para mais de 20 passageiros «L».

- Formulário de pré aplicação «PASI» -tipo L, conforme mostra a figura 4 da presente dissertação

Este formulário servirá simplesmente de uma declaração geral das intenções do candidato.

E na seção A deste documento «tipo de certificado pretendido» devemos marcar o campo 1,25,6,7,-Certificação de operações aéreas programadas «é possível verificar na figura da presente dissertação».

A. This is to give notice of intent to make application for the FSI Certification		
1	X	Air operator Domestic scheduled operations
2	X	Air operator International scheduled operations
3		Air operator domestic Charter-Only Operations
4		Air operator domestic Charter-Only Operations
5	X	Approved Aerial Work Organization
6		Approved Training Organization
7		Approved Maintenance Organization
8		Other

Tabela 2-Formulario PASI, Fonte: elaboração própria

Na seção B do PASI para a olimpiosflight deve estar preenchida da seguinte forma, conforme o exemplo da figura 6 no presente trabalho.

B. Company Specific Information			
1.Apply	Company	Name:	5.Proposed Start operating Data:

OlimpiosFligh	10/06//2021
2.Assigned company Number:199471	6. Economic Authority Approved? (If required): Sim
3.Mailling Address: Olimpiosflight@flight.ao	7.physical address: bairro do kassenda, zonas de belas
4.Telefone And Fax information: (00244)222675451	8.Internet and E-mail Address: Olimpiosfligh.com Olimpiosfligh@fligh.ao

Tabela 3-Formulario PASI, Fonte: elaboração própria

A seção C do PASI é reservada para completar a informação dos gestores da empresa, conforme ilustrado na figura 7 do presente trabalho.

C.Proposed Management Postholders		
Title/post/Positio n	Name	Telephone or Email
1-Accountable Manager	Belchior, Laurentino Arlindo	+244927464935
2-Operations Manager	Olímpio, Cláudio Roberto	Claudiorolimpio @fligh.ao
3-Maintenance Manager	Olímpio, Hipólito Gomes	Hipolitolimpio@f ligh.ao
4.Chief Pilot/Manager	Olímpio, Nuno Gomes	nunolimpio@fligt h.ao
5.Safety Manager	Alves, João Manuel Bravo	jmbalves@fligh. ao
6.Other Required Manager		

Tabela 4-Formulario PASI, Fonte: elaboração própria

A seção D do presente formulário se reserva para as propostas das operações a realizar, conforme o exemplo da figura 8 do presente trabalho.

D. Proposed Operations (AOC Applicant)
1. Proposed Areas of operations Angola, Africa do Sul, Namíbia, Cabo-Verde
2. Proposed Special Operations Authorizations ETOPS, RVSM, NORPAC
3. proposed City Pairs (If scheduled operations) Luanda-Cape Town, Johannesburg Luanda-Windhoek Luanda-Praia

Tabela 5-Tabela 5-Formulario PASI, Fonte: elaboração própria

A seção E será composta com os dados da frota a usar pela Olimpiosflight segundo a figura 9 no presente trabalho a mesma deve ser preenchida da seguinte forma.

E. Aircraft Data			
Aircraft Make-Model:	Nu mber of Aircraft to be operated	Max Gross Takeoff Passenger Carrying Capacity	Cargo Payload Capacity(kg)
Bombardier Dash 8 (Q300)	2	56	6.124kg
Bombardier Dash 8(Q400)	2	90	8.489kg

Tabela 6-Tabela 5-Formulario PASI, Fonte: elaboração própria

A seção G do presente PASI, conforme ilustrado na figura 11 do presente trabalho se reserva para indicação de como será desenvolvido o treinamento do pessoal se é por instalações ou meios de empresa ou se será contratada uma outra e se for indicar qual

G. Proposed initial Training

Terra escola/sala de aula/Luanda
Treinamento de vôo/aeronave/Luanda

Tabela 7-Tabela 5-Formulario PASI, Fonte: elaboração própria

A olimpiosflight indicou então o método de treinamento para o lado AR e Terra.

A seção H do PASI se reserva para o Sistema de manutenção que irá ser proposto pela companhia a ser utilizada quando a mesma estiver a operar, conforme o exemplo da figura 12 do presente trabalho, onde a olimpiosflight preencheu da seguinte forma:

H. Proposed Initial Maintenances System
Terra escola/sala de aula/Luanda

Tabela 8-Tabela 5-Formulario PASI, Fonte: elaboração própria

A seção I do PASI se reserva para qualquer outra explicação adicional e a seção J para a assinatura do formulário conforme indicado nas figuras 13 e 14 do presente trabalho.

Após o inquirimento e obtenção e preenchimento do formulário de intenção de certificação PASI, o requerente deve-se preparar as condições segundo as orientações que recebeu para seguir na próxima fase que é a entrada formal do pedido de certificação, essa preparação que consiste na organização de alguns pontos como: montar os manuais e contratos necessários, os contratos de financiamento e licenciamento de aeronaves bem como as organizações de formação, na reunião de pré-aplicação o requerente é informado de todos estes documentos necessários e se o mesmo pretender partir daí pode contratar um consultar experiente na matéria.

Pelo que o autor considera como recomendação na circular ser mais objetivas aguando destes documentos ou mesmo se possível indicar que o mesmo deve seguir as orientações dos outros NTA ou não, pois pode parecer confuso apenas pelo facto que estas informações estão a ser ocultadas desnecessariamente, pois isso implica mais de 2 processos em simultâneo onde o mesmo também teria que começar a fazer o pedido de licenciamento do pessoal e das aeronaves, tornando o processo em si mais custoso para o requerente.

2-Formulário de aplicação formal

Após seguida as orientações da reunião de pré-aplicação e seguida então a fase de aplicação formal do pedido onde o autor seguindo os exemplos exposto na AC-12-

001B demonstrada no presente trabalho, irá preencher para o formulário de aplicação para a sua companhia

O formulário de declaração formal é uma lista dos necessários a incluir no pacote de solicitação mediante ao tipo de operação a ser requerida, onde a Olimpiosflight irá pedir o formulário para operações com aeronaves do tipo L, conforme explicado na pré aplicação e na legenda acima seguindo da seguinte forma:

A seção A do formulário formal de aplicação esta reservada para à assinatura e a data de submissão o que apenas se deve fazer no dia entrega do mesmo, conforme na figura 16 do presente trabalho.

A seção B esta reservada para indicar qual tipo de certificação vem se requerer com esta submissão de pedido, conforme exemplificado na figura 17 do presente trabalho

B. The following certificates and specifications authorizations are requested:		
1	X	Air operator Domestic scheduled operations
2		Air operator domestic Charter-Only Operations
3		Approved Maintenance Organization
4	X	Air operator International scheduled operations
5		Air operator domestic Charter-Only Operations
6		Approved Training Organization

Tabela 9-AOC-Fac, Fonte: elaboração própria

A seção C do formulário é composta pelos quadros a escolher com o tipo de autorização especifica que o operador necessite na sua operação, conforme a figura 19 do presente trabalho.

C. The following operations specification authorizations are request whit the issuance AOC			
1.Passenger	x	12.All Weather Operations-CAT II	
2.Cargo	x	13. All Weather operations-CAT IIIA	
3.VFR Day Only		14. All Weather operations—CAT III B	
4.VFR Day and Night Only	x	15.All Weather operations-CAT II C	

5.IFR Day and Night	x	16.All Weather Operations-Low visibility Takeoff	
6.Helicopter offshore operations		17.RVSM operations	x
7.Single PIC AOC		18.MNSP operations	
8.Carriage of Dangerous Goods		19.ER-OPS or/ETOPS operation	x
9.Carriage of Weapons		20.RNP or/RNAV operations	
10.Emergency Medical Service		21. IFR single pilot with Autopilot	
11.IFR Single Pilot with Autopilot		22.other operations	

Tabela 10-Tabela 7-AOC-Fac, Fonte: elaboração própria

A seção D do formulário está reservada para alguma mudança a ser efetuada em relação ao PASI, no caso da olimpiosflight não houve nenhuma mudança em relação ao PASI na qual devemos deixar em branco, conforme ilustrado na figura 19 do presente trabalho.

Na seção E do presente formulário está reservado para um resumo, ou seja, CV dos gestores conforme indicado na figura 20 e 21 do presente trabalho, onde deve-se marcar sim.

Podendo ser um resumo da seguinte forma

João Manuel Bravo Alves como Diretor geral e responsável pela área do safety o mesmo é licenciado em Contabilidade e Finanças tem um Mestrado em Gestão Aeronáutica e cursos certificado em Safety e Security e training, o mesmo já trabalhou na companhia de Taxia aéreo Bestfly por 4 anos como responsável de escala e do safety/security adquirindo por meio desta experiencia e conhecimento de como desenvolver atividade em tais áreas **Laurentino Arlindo Belchior**, desempenhara as funções de contabilista sendo o mesmo formado em contabilidade e finança e especialista em Auditoria, trabalhou anteriormente durante 5 anos na Consultora PROA, onde participou em auditorias a empresas de renome como Angola Telecom, Águas e

Supermercado Kero no Pais, **Claúdio Roberto gomes Olímpio** desempenhara a função de diretor de operações, sendo alguém com muita experiência no ramo, como um quadro formado pela Força Aérea de Angola, trabalhou como supervisor de escala durante 5 anos na empresa Bestfly «Táxi aéreo» e 4 anos como DOV na Helimop «Táxi de helicópteros», **Hipólito Gomes Olímpio**, licenciado em matemática ex-piloto da Força Aérea nacional «caça sub-23», ex-responsável pela área de segurança na região centro e sul de Angola, atualmente piloto internacional da TAAG, desempenhara a função de responsável pela aérea de manutenção visto o seu vasto conhecimento na matéria e experiências no ramo, **Nuno Gomes Olímpio**, licenciado em gestão aeronáutica pela Força Aérea Portuguesa, especialista em contabilidade/fiscalidade/e auditoria pelo ISEG, ex-piloto da TAAG desempenhará a função de gestor da frota/pilotos.

Este é um breve resumo dos sócios da organização que deverá ir acompanhado com os CV, para completar a Seção E do presente formulário.

E na Seção H conforme ilustrado na figura 26, esta reservada para colocar informação relativa a arrendamento ou prestação de serviço que o mesmo poder vir a precisar onde no caso da Olimpiosflight, se colocou os comprovativos de contrato com a área da manutenção da TAAG, para a manutenção dos aviões da frota visto que a companhia de bandeira tem uma frota idêntica para o curso doméstico, e pessoal treinado para tal e para a área de formação a companhia irá formar um contrato com a Bestfly pois a mesma possui um centro de treinamento excecionalmente equipado e capacitado para tal.

Sendo que após a submissão deste formulário em conjunto com toda a documentação necessária o processo se seguirá para a 3ª fase da avaliação documental e caso esteja tudo dentro das normas por seguinte a fase 4º que consiste na demonstração que é feita por intermédio de uma visita de constatação as instalações da empresa e por seguinte a certificação final a 5 fase.

Nota: as tabelas aqui demonstrada neste capítulo foram criadas a partir da interpretação do Autor através da AC 12-001B, nos campos a preencher dos formulários, por ausência de resposta ao pedido de acesso a estes formulários e requerimentos da parte do INAVIC o autor criou um na base de simulação

Bibliografia

AAC, A. d. (2014). *Relatório Oferta do Transporte Aéreo Mercado Internacional*. Cabo Verde - Ilha de Santiago: Agência de Aviação Civil - AAC.

Alberto Ferrer, D. A.-P. (27 de Maio de 2008). *PLS: A versatile tool for industrial process improvement and optimization. Applied Stochastic Models in Business and Industry*. Copyright © 2008 John Wiley & Sons, Ltd.

ASA, A. e. (2006). *Relatório de Contas e Gestão*. Ilha do Sal - Cabo Verde: ASA - Cabo Verde.

ASA, A. e. (2007). *Relatório de Contas e Gestão*. Ilha do Sal - Cabo Verde: ASA- Cabo Verde.

ASA, A. e. (2008). *Relatório de Contas e Gestão*. Ilha do Sal - Cabo Verde: ASA - Cabo Verde.

ASA, A. e. (2009). *Relatório de Contas e Gestão*. Ilha do Sal - Cabo Verde: ASA - Cabo Verde.

ASA, A. e. (2010). *Relatório de Contas e Gestão*. Ilha do Sal - Cabo Verde: ASA - Cabo Verde.

ASA, A. e. (2011). *Relatório de Contas e Gestão*. Ilha do Sal - Cabo Verde: ASA - Cabo Verde.

ASA, A. e. (2012). *Relatório de Contas e Gestão*. Ilha do Sal - Cabo Verde: ASA - Cabo Verde.

ASA, A. e. (2013). *Relatório de Contas e Gestão*. Ilha do Sal - Cabo Verde: ASA - Cabo verde.

ASA, A. e. (2014). *Relatório de Contas e Gestão*. Ilha do Sal - Cabo Verde: ASA - Cabo Verde.

Asemana. (2013). Economia. *Asemana Online*.

ATAG, A. T. (2014). *Aviation: benefits beyond borders*. Air Transport Action Group - ATAG.

ATAG, A. T. (7 de Junho de 2015). *atag.org*. Obtido de <http://www.atag.org/>: <http://www.atag.org/>

Ateljevic, J., Page, S. J., & Almeida, M. V. (2011). *Turismo e Empreendedorismo*. Brasil - Rio de Janeiro: Elsevier Editora Ltda.

Banco de Cabo Verde, B. (2000). *Relatório e Contas*. Cabo Verde - Ilha de Santiago: Banco de Cabo Verde.

Banco de Cabo Verde, B. (2001). *Relatório e Contas*. Cabo Verde - Ilha de Santiago: Banco de Cabo Verde.

Banco de Cabo Verde, B. (2002). *Relatório e Contas*. Cabo Verde- Ilha de Santiago: Banco de Cabo Verde, BCV.

Banco de Cabo Verde, B. (2003). *Relatório e Contas*. Cabo Verde- Ilha de Santiago: Banco de Cabo Verde, BCV.

Banco de Cabo Verde, B. (2004). *Relatório e Contas*. Cabo Verde - Ilha de Santiago: Banco de Cabo verde, BCV.

Banco de Cabo Verde, B. (2005). *Relatório e Contas*. Cabo Verde - Ilha de Santiago: Banco de Cabo Verde, BCV.

Banco de Cabo Verde, B. (2006). *Relatório e Contas*. Cabo Verde - Ilha de Santiago: Banco de Cabo Verde.

Banco de Cabo Verde, B. (2007). *Relatório e Contas*. Cabo Verde - Ilha de Santiago: Banco de Cabo Verde, BCV.

Banco de Cabo Verde, B. (2008). *Relatório e Contas*. Cabo Verde - Ilha de Santiago: Banco de Cabo Verde, BCV.

Banco de Cabo Verde, B. (2009). *Relatório e Contas*. Cabo Verde - Ilha de Santiago: Banco de Cabo Verde, BCV.

Banco de Cabo Verde, B. (2010). *Relatório e Contas*. Cabo Verde - Ilha de Santiago: Banco de Cabo Verde, BCV.

Banco de Cabo Verde, B. (2011). *Relatório e Contas*. Cabo Verde - Ilha de Santiago: Banco de Cabo Verde, BCV.

Banco de Cabo Verde, B. (2012). *Relatório e Contas*. Cabo Verde - Ilha de Santiago: Banco de Cabo Verde, BCV.

Banco de Cabo Verde, B. (2013). *Relatório e Contas*. Cabo Verde - Ilha de Santiago: Baco de Cabo Verde.

Banco de Cabo Verde, B. (2014). *Relatório e Contas*. Cabo Verde - Ilha de Santiago: Banco de Cabo Verde, BCV.

Batista, E. C., Matos, L. A., & Nascimento, A. (2017). A Entrevista como Técnica de Investigação na Pesquisa Qualitativa. *A Entrevista como Técnica de Investigação na Pesquisa Qualitativa*, 11, pp. 23-38. Obtido em 09 de 07 de 2020

Belobaba, P. (2016). *The Global Airline Industry: Edition 2*. USA: Peter Belobaba, Amedeo Odni and Cynthia Barnhart.

BES, B. E. (2014). *Cabo Verde Internacionalização e Desenvolvimento*. Portugal: Banco Espírito Santo.

CAC. (2013). *The Economic Impact of the Air Transportation Industry in Canada*. North America: Canadian Airports Council.

Cento, A. (2009). *The Airline Industry: Challenges in the 21st Century*. Physica-verlag.

Cunha, L., & Abrantes, A. (2013). *Introdução ao Turismo 5ª Edição*. Lidel.

D.Crouch, T. (2008). *Asas: Uma Historia da Aviação, Das Pipas À Era Espacial*. S.Paulo: Record.

Decreto Presidencial nº 217/6. “D.R I SÉRIE.N 180 (31/10/2016) 4830-4839

Doganis, R. (2010). *Flying Off Course: Airline Economics and Marketing, Edition 4*. London and New York: Routledge.

Edra, F. P. (2005). *A Relação Entre Turismo e Transporte Aéreo no Brasil*. Brasil: Universidade Federal do Rio de Janeiro.

Elton Fernandes, R. R. (2016). *Transporte Aéreo no Brasil: Uma Visão do Mercado*. Rio de Janeiro-Brasil: Elsevier Editora Ltda.

Emiray, E., & Rodríguez, G. (2003). *Evaluating Time Series Models in Short and Long-Term Forecasting of Canadian Air Passenger Data*. Canadá: University of Ottawa, Department of Economics.

Ferreira, I. (20 de novembro de 2014). Direito Internacional Aéreo. *Direito Internacional Aéreo*. Lisboa, Lisboa, Portugal: U.L.H.T.

Ferrer, A., Aguado, D., Vidal-Puig, S., Prats, J. M., & Zarzo, M. (2008). *PLS: A Versatile Tool For Industrial Process Improvement And Optimization*. Espanha: Department of Applied Statistics, Operations Research and Quality, Technical University of Valencia.

Forum, W. E. (2013). *The Travel & Tourism Competitiveness*. Jennifer Blanke and Thea Chiesa.

Gujarati, D. N., & Porter, D. C. (2011). *Econometria Básica 4ª edição*. Brasil, S.paulo: AMGH Editora Ltda.

Hair Jr, J. F. (2014). *A primer on partial least squares structural equation modeling (PLS-SEM)*. Sage Publications.

Hansman, M. A. (2009). *Analysis Of The Interaction Between Air Transportation And Economic Activity: A Worldwide Perspective*. USA - Cambridge:

MIT International Center for Air Transportation. Obtido de https://dspace.mit.edu/bitstream/handle/1721.1/44957/Ishutkina_ICAT-2009-2.pdf?sequence=1

World Tourism Organization (UNWTO) 2015. Tourism Highlights Obtido em 14 de 12 de 2019 de UNWTO: <http://publications.unwto.org/>.

ICAO. (2010). Doc 8335AN/879- Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance. *Doc 8335AN/879*, p. 180. Obtido em 30 de 05 de 2020, de [https://www.'ICAO'.int/APAC/Meetings/2012_FAOSD_Training/Doc%208335%20-%20Manual%20for%20Ops%20Inspection%20Cert%20Continued%20Surv%20Ed%205%20%20\(En\)%5B1%5D.pdf](https://www.'ICAO'.int/APAC/Meetings/2012_FAOSD_Training/Doc%208335%20-%20Manual%20for%20Ops%20Inspection%20Cert%20Continued%20Surv%20Ed%205%20%20(En)%5B1%5D.pdf)

ICAO. (2018). Doc 9626. *Doc 9626-Manual on the Regulation of International Air Transport*. Obtido em 10 de 12 de 2019, de https://www.'ICAO'.int/sustainability/Documents/Doc9626_en.pdf

INAVIC (2008), Advisory Circular-AC-12-001B

INAVIC (2008), Normativo Técnico 1 Política Geral, Procedimentos e Definições

INAVIC (2008), Normativo Técnico 2 Registo de Aeronaves

INAVIC (2008), Normativo Técnico 3 Certificação Original da Aeronave e seus Componentes

INAVIC (2008), Normativo Técnico 4 Continuidade do Certificado de Navegabilidade

INAVIC (2008), Normativo Técnico 5 Organizações de Manutenção Aprovadas

INAVIC (2008), Normativo Técnico 6 Instrumentos e Equipamentos Exigidos

INAVIC (2008), Normativo Técnico 7 Licenciamento do Pessoal Aeronáutico

INAVIC (2008), Normativo Técnico 8 Certificação Médica

INAVIC (2008), Normativo Técnico 9 Organizações de Treino Aprovadas

INAVIC (2008), Normativo Técnico 10 Operações de Aeronaves

INAVIC (2008), Normativo Técnico 11. Operações de Trabalho Aéreo

INAVIC (2008), Normativo Técnico 12 Certificação e Administração do Operador Aéreo

- INAVIC (2008), Normativo Técnico 13 Requisitos para Transporte de Passageiros
- INAVIC (2008), Normativo Técnico 14 Qualificações do Pessoal Aeronáutico,
- INAVIC (2008), Normativo Técnico 15 Limites dos Tempos de Serviço do Pessoal Aeronáutico
- INAVIC (2008), Normativo Técnico 16 Requisitos para o Despacho de Voo
- INAVIC (2008), Normativo Técnico 17 Performance, Peso e Balanceamento
- INAVIC (2008), Normativo Técnico 18 Mercadorias Perigosas, 2008
- INAVIC (2008), Normativo Técnico 19 Investigação e Relatórios de Acidentes de Aviação
- INAVIC. (04 de 2016). *ACTION PLAN FOR CO2 EMISSION REDUCTION*. Obtido em 31 de 10 de 2019, de https://www.'ICAO'.int/environmental-protection/Lists/ActionPlan/Attachments/60/Angola_ActionPlan.pdf
- João Carlos Hipólito Bernardes do Nascimento, M. A. (2016). *Modelagem de Equações Estruturais com Mínimos Quadrados Parciais*. Brasil: Copyright 2016 Repec.
- João Carlos Hipólito Bernardes do Nascimento, M. A. (Setembro de 2016). *Modelagem de Equações Estruturais com Mínimos Quadrados Parciais: um Exemplo da Aplicação do SmartPLS® em Pesquisas em Contabilidade*. Brasília: REPeC - Revista de Educação e Pesquisa em Contabilidade.
- Juliano Zimmer, M. J. (2014). *Um novo método para seleção de variáveis preditivas com base em índices de importância*. UFRS, Porto Alegre, RS, Brasil.
- Kitamura, R. (1990). *Panel Analysis in Transportation Planning*. California: Departament Of Civil Engineering.
- Lopes, N. S. (2012). *A PERCEPÇÃO DA POPULAÇÃO LOCAL SOBRE OS IMPACTOS ECONÓMICOS DO TURISMO NA ILHA DE SÃO VICENTE*.
- Macário, R., & Voorde, E. V. (2011). *Critical Issues In Air Transport Economics And Business*. London and New York: Routledge .
- Middleton, V. T., Fyall, A., Morgan, M., & Ranchhod, A. (2009). *Marketing in Travel and Tourism 4th edition*. Eslovénia: Elsevier Ltda.
- Page, S. J. (2009). *Tourism Management: Managing For change 3ª edition*. New York : Butterworth-Heinemann.
- Page, S. J. (2009). *Tourism Management: Third Edition*. Eslovénia: Elsevier., Ltda.

- Palhares, G. L. (2001). *Transporte Aéreo e o Turismo*. Brasil: Aleph.
- Papatheodorou, A., Forsyth, P., & Graham, A. (2008). *Aviation and Tourism: Implications for Leisure Travel*. England: Ashgate Publishing, Ltd.
- Rigas Doganis, E. 2. (2006). *The Airline Business*. USA e Canada: Routledge.
- Santos, G. E., & Kadota, D. K. (2012). *Economia do Turismo*. Brasil: Aleph., Ltda.
- Seeteram, N. (2010). *A Dinamic Panel Data Analysis Of The Immigration And Tourism Nexus*. Australia: Department of Economics, Monash University, Narre Warren, Victoria 3805 Australia .
- Seeteram, N. (2010). *A DYNAMIC PANEL DATA ANALYSIS OF THE IMMIGRATION AND TOURISM NEXUS* . Australia: Department of Economics, Monash University.
- Sérgio Bittencourt Varella Gomes, P. V. (19 de Março de 2014). *Análise econômico-operacional do setor de transporte aéreo – indicadores básicos*. Obtido de Biblioteca Digital: <https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/handle/1408/2861>
- Transportes Revista.com. (23 de 12 de 2011). *Transportes Revista.com*. (C. M. Gomes, & D. Santos, Edits.) Obtido em 09 de 07 de 2020, de Transportes Revista.com: <http://www.transportesemrevista.com/Default.aspx?tabid=210&language=pt-PT&id=2939>
- Unidade de Coordenação da Reforma do Estado, 2. (24 de Abril de 2013). *Reforma do Estado*. Obtido de WWW.reformadoestado.gov.cv: <http://www.reformadoestado.gov.cv/index.php/news/268-omt-cita-cabo-verde-como-exemplo-de-turismo-para-o-desenvolvimento-sustentavel>
- UNWTO, W. T. (19 de Junho de 2012). *UNWTO*. Obtido de UNWTO: <http://media.unwto.org/en/press-release/2012-06-19/tourism-development-opportunity-small-island-states-finds-unwto-report>
- UNWTO, W. T. (27 de Junho 2016 de 2015). *UNWTO, Would Tourism Organization* -. Obtido de UNWTO: <http://www.e-unwto.org/doi/pdf/10.18111/9789284416899>
- Valente, F. J., & Cury, R. M. (2004). *Transporte Aéreo e a Integração Logística com as Atividades Turísticas*. Brasil: Universidade do Vale do Itajaí.

Vasig, B., Fleming, K., & Tacker, T. (2013). *Introduction to air transport economics: From theory to applications Edition 2*. England: Ashgate Publishing Company.

Vicente, J. M. (18 de novembro de 2014). *Introdução ao Estudo do Transporte Aéreo. EGTA I*. Lisboa, Lisboa, Portugal: U.L.H.T.

Vicente, J. M. (2015). *Três Ensaio Sobre a Aplicação de Modelos Estatísticos em Problemas de Gestão Aeronáutica*. Portugal - Évora: José Manuel Ivo Carvalho Vicente.

Wensveen, J. (2015). *Air Transportation: A Management Perspective, Edition 8*. London and New York: Routledge.

Wooldridge, J. M. (2011). *Introdução À Econometria, Uma Abordagem Moderna 4ª edição*. Brasil, S.Paulo: Thomson.

WorldBank. (10 de Novembro de 2015). <http://www.worldbank.org/>. Obtido de <http://www.worldbank.org/>: <http://www.worldbank.org/>

WorldBank. (22 de Julho de 2016). *The World Bank*. Obtido de The World Bank: <http://www.worldbank.org/pt/country/caboverde/overview>

WTTC, W. T. (2016). *Travel & Tourism*. World Travel & Tourism Council.

Yin, R. K. (1994). *Pesquisa Estudo de Caso-Desenho e Métodos* (2º ed.). Porto alegre: Bookman. Obtido em 07 de 10 de 2020

Anexos

Attachment A

PROSPECTIVE OPERATOR'S OR MAINTENANCE ORGANIZATION'S PRE-ASSESSMENT STATEMENT

(Part III, Chapter 2, refers)

PRE-ASSESSMENT STATEMENT		
(To be completed by an applicant for an air operator certificate (AOC) or for approval as an approved maintenance organization (AMO). See Attachment B to this Part for instructions on completion of this statement.)		
Section 1A. To be completed by all applicants		
1. Company registered name and trading name if different. Address of company: mailing address; telephone; fax and e-mail.	2. Address of the principal place of business, including telephone, fax and e-mail. Secondary business address: Type of operation:	
3. Proposed start-up date:	4. Requested designator for aircraft operating agency in order of preference: a) b) c)	
5. Management and key staff personnel		
Name	Title	Telephone, fax and e-mail
Section 1B. Proposals for maintenance (to be completed by all applicants as appropriate)		
6. ☐ Air operator intends to perform its maintenance as an AMO (complete 7 and 8). ☐ Air operator intends to arrange for maintenance and inspections of aircraft and associated equipment to be performed by others (complete 7 and 11). ☐ Air operator intends to perform maintenance under an equivalent system (complete 7 and 11). ☐ AMO (complete 8).		
7. Air operator proposed types of operation: ☐ Passengers and cargo ☐ Cargo only ☐ Scheduled operations ☐ Charter flight operations	8. AMO proposed ratings: ☐ Airframe ☐ Powerplant ☐ Propeller ☐ Avionics ☐ Computers ☐ Instruments ☐ Accessory ☐ Specialized service	

Page 1 of 3

III-A# A-1

ANEXO 1-Anexo A-part 1 Declaração de Pré-Avaliação da Organização, Fonte:doc 8335 da ICAO, Anexo A pág. 101,102,103

III-Att A-2		Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance
Section 1C. To be completed by air operator applicants		
9. Aircraft data (provide a copy of the lease agreement for all leased aircraft) a) Number of aircraft by type and model. Aircraft nationality and registration marks where available.		10. Geographic area(s) of intended operations and proposed route structure:
b) Number of passengers seats and/or cargo payload capacity.		
Section 1D. To be completed by all applicants		
11. Additional information that provides a better understanding of the proposed operation or business (attach additional sheets, if necessary):		
12. Proposed training (aircraft and/or flight simulation training device):		
Section 1E. The signature and the information contained in this form denote an intent to apply for an AOC and/or approval as a maintenance organization, as appropriate.		
Type of organization:		
Signature:	Date: (day/month/year)	Name and title:
Section 2. To be completed by the Civil Aviation Authority (CAA)		
Received by (name and office):		Date received: (day/month/year)
Date forwarded to the Director General of Civil Aviation (DGCA) (day/month/year):	For: ☐ Action ☐ Information only	
Remarks:		

ANEXO 2-Anexo A-part 2 Declaração de Pré-Avaliação da Organização, Fonte: doc 8335 da ICAO, Anexo A pág. 101,102,103

Part III. The AOC Application, Evaluation and Certification
Attachment A

III-Att A-3

Section 3. To be completed by the office of the DGCA	
Received by:	Pre-application number:
Date (day/month/year):	
Local office assigned responsibility for designation of the CAA project manager and the certification team:	Date forwarded to local office for initiation of the formal certification or approval process: (day/month/year)
Remarks:	

Page 3 of 3

ANEXO 3--part 3 Declaração de Pré-Avaliação da Organização, Fonte:doc 8335 da ICAO», Anexo A
pág. 101,102,103

ANEXO I

Modelo do Contrato de Concessão para o Exercício da Actividade de Transporte Aéreo Regular Doméstico (a que se refere o n.º 2 do artigo 11.º)

Aos dias do mês de de nesta cidade de
....., entre o Instituto Nacional da Aviação Civil, neste
acto representada pelo Sr., que outorga em nome da
Autoridade Aeronáutica e na qualidade de Concedente,

e a neste
acto representada pelo Sr., na
qualidade de Concessionário,

Foi celebrado o presente Contrato de Concessão que se
regerá pelas cláusulas seguintes:

SECÇÃO I

Objecto da Concessão

1.ª — A adiante designada de
Concessionária está autorizado(a) a explorar a actividade
de transporte aéreo regular doméstico de

SECÇÃO II

Prazo da Concessão

2.ª — Sem prejuízo do disposto na condição seguinte,
o presente Contrato de Concessão é válido por um período
de dez anos, com início em, sendo automática e
sucessivamente prorrogado, se não for resolvido, nos termos
previstos neste Contrato e na legislação aplicável ou, a todo
o tempo, a pedido do respectivo titular, ou por razões de inte-
resse público devidamente fundamentadas.

ANEXO 4-Anexo I decreto lei 217-16, Fonte: Decreto Presidencial nº217/16

QUADRO I
Classificação das Actividades Aeronáuticas
(a que se refere o artigo 33.º do Decreto Presidencial
sobre o Transporte Aéreo e a Condição 8.ª do presente
Contrato de Concessão)

Tipo de Actividade	Âmbito de Utilização	Especificação de Actividade
Transporte Aéreo Regular (aeronaves até 5700Kg)	Comercial	Passageiro + Carga 9 Passageiros 10 Carga 10
Transporte Aéreo Regular (aeronaves entre 5700Kg e 20 000Kg)	Comercial	Passageiro + Carga 10 Passageiros 11 Carga 11
Transporte Aéreo Regular (aeronaves com mais de 20 000Kg)	Comercial	Passageiro + Carga 11 Passageiros 12 Carga 12

QUADRO II
Quadro de Classificação das Actividades Aeronáuticas
(a que se refere o artigo 33.º do Decreto Presidencial
sobre o Transporte Aéreo)

Tipo de Actividade	Âmbito de Utilização	Especificação de Actividade
Transporte Aéreo Não Regular (aeronaves até 5700Kg)	Comercial	Passageiro + Carga 8 Passageiros 9 Carga 9
Transporte Aéreo Não Regular (aeronaves entre 5700Kg e 20 000Kg)	Comercial	Passageiro + Carga 9 Passageiros 10 Carga 10
Transporte Aéreo Não Regular (aeronaves com mais de 20 000Kg)	Comercial	Passageiro + Carga 13 Passageiros 14 Carga 14
Transporte Aéreo Não Regular	Não Comercial	Passageiro + Carga 9 Passageiros 11 Carga 8

Nota: os valores indicados correspondem aos factores de valorização previstos na Parte II das condições da licença.

O Presidente da República, JOSÉ EDUARDO DOS SANTOS.

ANEXO 5-Quadro I e II decreto Lei 27-16, Fonte: Decreto Presidencial nº217/16

	Descrição	Taxas a cobrar em moeda nacional (Kwanza)
1.	Taxa de emissão do certificado de operadores aéreos	
1.1	Emissão do certificado de operador aéreo	92 380,00
	O valor anterior é acrescido dos valores seguintes conforme o peso e número da frota a operar	
a)	Aeronaves com peso até 2750 kg	56 445,00
b)	Aeronaves com peso entre 2750 kg e 5700 kg	112 850,00
c)	Aeronaves com peso entre 5700 kg e 25000 kg	225 780,00
d)	Aeronaves com peso entre 25000 kg e 90000 kg	451 660,00
e)	Aeronaves com peso superior a 90000 kg	677 605,00
1.2	Alteração ou suspensão de certificado	16 960,00
2.	Taxas de certificação de aeronaves e material aeronáutico	
2.1	Emissão de certificado de matrícula	8215,00
2.2	Emissão de certificado de navegabilidade:	
a)	Aeronaves com peso até 5700 kg	9540,00
b)	Aeronaves com peso entre 5700 kg e 20 000 kg	10 870,00
c)	Aeronaves com peso superior a 20 000 kg	20 000,00
2.3	Certificado de navegabilidade para o voo ferry	11 340,00
2.4	Certificado de ruído	11 340,00
2.5	Registo de licenciamento aeronáutico	25 440,00
2.6	Emissão de certificado RVSM	7680,00
2.7	Revalidação de certificado de navegabilidade:	
a)	Aeronaves com peso até 5700 kg	4470,00
b)	Aeronaves com peso entre 5700 kg e 20 000 kg	5300,00
c)	Aeronaves com peso superior a 20 000 kg	5620,00
2.8	Cancelamento no registo aeronáutico nacional	33 900,00
2.9	Aprovação de modificação aos certificados de tipo:	
a)	Aeronaves com peso até 5700 kg	9300,00
b)	Aeronaves com peso entre 5700 kg e 20 000 kg	10 000,00
c)	Aeronaves com peso superior a 20 000 kg	11 000,00
2.10	Diário de navegação	8000,00
2.11	Caderneta de cédula, motor, hélice ou rotor	9400,00
2.12	Folha de inspeção para revalidação do certificado de navegabilidade	27,00
2.13	Folha de compensação de bússula	27,00
2.14	Registo de hipotecas sobre aeronaves, motores, sobressalentes e demais componentes: 1/1000 sobre o valor do bem hipotecado	
2.15	Cancelamento do registo de hipotecas	33 900,00
2.16	Reserva e concessão de matrícula	11 500,00
2.17	Pintura de matrícula	15 370,00
2.18	Taxa de registo (anual)	28 400,00
2.19	Licença provisória de voo para verificação ou ensaio de aeronaves ou seus componentes, por dia	160,00
2.20	Licença provisória de voo para substituição temporária da documentação por dia	160,00
2.21	Abertura de diário de navegação e caderneta técnica	425,00
2.22	Licença de estação de rádio-comunicações	7690,00
2.23	Certificado de voo ultraleve e aeronaves de desportos e recreação	3000,00
2.24	Exames de projectos de construção de aeronaves	211 740,00
2.25	Certificado de aprovação de fabrico de aeronaves	224 460,00
2.26	Concessão de 2.ª via de licenças e certificados; valor inicial acrescido de 100%	
2.27	Aceitação de certificado de tipo de aeronave	423 470,00
2.28	Aceitação de certificado suplementar de tipo de aeronave	84 690,00
2.29	Certificação de dispositivos sintéticos de treinamento (simuladores)	84 690,00
2.30	Autorização de extensão de potencial, por dia	3800,00
2.31	Registo de contratos base de locação e recuperação complementos	47 400,00

ANEXO 6-Decreto executivo conjunto n.º 158/08, fonte: Diário da República n.º 146

2.31	Registo de contrato base de locação e respectivo suplemento	42 400,00
3.	Taxas de licenciamento de sistemas de comunicações aeronáuticas	
3.1	Autorização para instalação de antena	29 630,00
3.2	Atribuição e utilização de frequência VHF solo/ar exclusivo, anual	211 740,00
3.3	Atribuição e utilização de frequência VHF solo/ar partilhada, anual	48 000,00
3.4	Atribuição de indicativo de chamada	21 200,00
3.5	Atribuição de código de «3 letras», para companhias aéreas	21 200,00
3.6	Certificação de estação de rádio-ajudas, anual	25 390,00
3.7	Certificação de marcação visual no solo	19 240,00
3.	Taxas de licenciamento de sistemas de comunicações aeronáuticas	
3.1	Autorização para instalação de antena	29 630,00
3.2	Atribuição e utilização de frequência VHF solo/ar exclusivo, anual	211 740,00
3.3	Atribuição e utilização de frequência VHF solo/ar partilhada, anual	48 000,00
3.4	Atribuição de indicativo de chamada	21 200,00
3.5	Atribuição de código de «3 letras», para companhias aéreas	21 200,00
3.6	Certificação de estação de rádio-ajudas, anual	25 390,00
3.7	Certificação de marcação visual no solo	19 240,00
3.8	Calibração de rádio-ajudas	46 200,00
3.9	Autorização de construção de torres	26 900,00
3.10	Autorização de fogos de artifícios	7700,00

	Descrição	Taxas a cobrar em moeda nacional (Kwanza)
4.	Taxas de certificação	
4.1	Aeródromos	254 000,00
4.2	Heliportos e helipontos	230 900,00
4.3	Helideck	269 500,00
4.4	Aeroportos:	
a)	Categoria I e II	338 780,00
b)	Categoria III e IV	296 430,00
4.5	Organizações de manutenção de aeronaves:	
a)	Empresas dos padrões de manutenção A, B, C, e D	384 990,00
b)	Empresas dos padrões de manutenção E e F	307 980,00
c)	Empresas do padrão de manutenção H	246 400,00
4.6	Certificação de tipo de aeronave	231 000,00
4.7	Aprovação e alteração de manuais de operações de voo e de manutenção e engenharia (MOV, MME)	42 350,00
4.8	Aprovação da lista de equipamentos mínimos (MEL)	39 200,00
4.9	Modificações ou revisões	8480,00
4.10	Programa de manutenção	21 200,00
4.11	Centro de formação aeronáutica	169 400,00
4.12	Centro médico aeronáutico	169 370,00
4.13	Empresas de protecção e segurança de instalações e equipamentos aéreos	196 370,00
4.14	Empresas abastecedoras de combustível	211 740,00
4.15	Empresas de prestação de serviços de restauro a bordo	211 740,00
4.16	Empresas de prestação de serviços de assistência em terra	211 740,00
5.	Taxas relativas as inspecções de aeronaves	
5.1	Pela certificação inicial:	
a)	Aeronaves com pesos até 5700 kg	202 740,00

ANEXO 7-Decreto executivo conjunto n.º 158/08, fonte: Diário da República n.º 146

b)	Aeronaves com peso entre 5700 kg e 20 000 kg	369 400,00
c)	Aeronaves com peso superior a 20 000 kg	462 100,00
5.2	Pela vistoria:	
a)	Aeronaves com peso até 5700 kg	19 000,00
b)	Aeronaves com peso entre 5700 kg e 20 000 kg	23 000,00
c)	Aeronaves com peso superior a 20 000 kg	27 000,00
6.	Taxas de autorização de actividades de trabalho aéreo	
6.1	Fotografia, por dia	7690,00
6.2	Prospecção, por dia	9280,00
6.3	Publicitário, por dia	23 000,00
6.4	Divulgação e demonstração, por dia	7690,00
7.	Taxas de autorização de sobrevoos e aterragem	
7.1	Autorização de sobrevoos e/ou aterragem	1600,00
7.2	Autorização de embarque e desembarque de passageiros (royalties), por passageiro	3980,00
7.3	Concessão de direito de tráfego de carga, por kilograma:	
a)	Transportador nacional	40,00
b)	Transportador estrangeiro	80,00
8.	Autorização especial para transporte de mercadorias perigosas, por kilograma:	
a)	Transportador nacional	370,00
b)	Transportador estrangeiro	1170,00
9.	Taxas de licenciamento do pessoal aeronáutico	
9.1	Emissão de licenças:	
a)	Emissão de licença de PCA	4000,00
b)	Emissão de licença de PCH	4000,00
c)	Emissão de licença de PLAA	4000,00
d)	Emissão de licença de PLAH	4000,00
e)	Emissão de licença de CTA	4000,00
f)	Emissão de licença de MV	4000,00
g)	Emissão de licença de PPA	4000,00
h)	Emissão de licença de PPH	4000,00
i)	Emissão de licença de MMCM	4000,00
9.2	Revalidações de licenças:	
a)	Revalidação de licença de PCA	1600,00
b)	Revalidação de licença de PCH	1600,00
c)	Revalidação de licença de PLAA	1600,00

	Descrição	Taxas a cobrar em moeda nacional (Kwanza)
d)	Revalidação de licença de PLAH	1600,00
e)	Revalidação de licença de CTA	1600,00
f)	Revalidação de licença de MV	1600,00
g)	Revalidação de licença de PPA	800,00
h)	Revalidação de licença de PPH	800,00
i)	Revalidação de licença de MMCM	800,00
9.3	Validação de licença estrangeira (por 90 dias)	4000,00
9.4	Averbamento de qualificação:	

ANEXO 8-Decreto executivo conjunto n.º 158/08, fonte: Diário da República n.º 146

e)	Averbamento de qualificação de VLA	1 700,00
f)	Averbamento de qualificação de MV	1 700,00
g)	Averbamento de qualificação de PPA	900,00
h)	Averbamento de qualificação de PPH	900,00
i)	Averbamento de qualificação de MMCM	900,00
9.5	Emissão de duplicados de licenças, é acrescido de 50% do valor da taxa	
9.6	Emissão de licenças provisórias e declarações	800,00
9.7	Exames teóricos de avaliação técnicas e outros actos:	
a)	Exame teórico de PPA	1 900,00
b)	Exame teórico de PPH	1 900,00
c)	Exame teórico de PCA	1 900,00
d)	Exame teórico de PCH	1 900,00
e)	Exame teórico de PLAA	1 900,00
f)	Exame teórico de PLAH	1 900,00
g)	Teórico para voos por instrumentos ou instrutor	1 900,00
h)	Teórico para outras qualificações	1 900,00
i)	Prático operacional, sem incluir voo ou simulador	1 000,00
j)	Verificação em simulador não pertencente ao INAVIC, por hora ou fracção	1 600,00
k)	Verificação em simulador pertencente ao INAVIC, por hora ou fracção	4 450,00
m)	Prestação de provas (revisão de prova escrita, por cada disciplina)	580,00
n)	Repetição de exame, por cada disciplina	4 450,00
o)	Autorização de voos e outras autorizações	3 980,00
p)	Boletim médico	100,00
q)	Mapa de hora de voo	100,00
r)	Caderneta de voo pessoal navegante técnico (PNT)	2 100,00
s)	Certificado de membro da tripulação	690,00
t)	Averbamento de instrutor de voo	2 650,00
u)	Certificado de habilitação profissionais	3 980,00
v)	Homologações de cursos por aluno	4 600,00
x)	Inspeções de exames, por hora	1 600,00
y)	Autorização de instrução	2 100,00
z)	Capa de licenças	2 100,00
10.	Taxas relativas a emissão/revalidação do certificado de aptidão profissional	
10.1	Boletim de exames médico inicial	2 390,00
10.2	Boletim de exames médico de revalidação	1 600,00
10.3	Boletim de prorrogação de licença	1 600,00
11.	Taxas de inspeções programadas	
11.1	Inspeções programadas aos aeródromos e aeroportos:	
a)	Categoria I e II	169 390,00
b)	Categoria III e IV	148 400,00
11.2	Inspeções programadas as transportadoras aéreas:	
a)	transportadora aérea regular	161 650,00
b)	transportadora aérea não regular	16 600,00
11.3	Inspeção programada aos prestadores de serviços de apoio a actividade aeronáutica	63 600,00
12.	Taxa de aprovação de planos de segurança	
12.1	Aprovação ou revisão dos programas de segurança e planos de emergência dos aeródromos e aeroportos:	
a)	Categoria I e II	79 500,00
b)	Categoria III e IV	47 700,00
12.2	Aprovação para revisão dos programas de segurança das transportadoras:	
a)	transportadora aérea regular	63 600,00
b)	transportadora aérea não regular	47 700,00
13.	Taxas de segurança:	
a)	voos nacionais, por título de passagem emitido	370,00
b)	voos internacionais, por título de passagem emitido	800,00
14.	Taxa de reabastecimento de combustível	
a)	por hectolitro fornecido	30,00

O Ministro das Finanças, *José Pedro de Moraes Júnior*,

O Ministro dos Transportes, *Augusto da Silva Tomás*,



ANEXO 9-Decreto executivo conjunto n.º 158/08, fonte: Diário da República n.º 146