

## DEPARTAMENTO DE AERÓDROMOS E INFRA-ESTRUTURAS AERONÁUTICAS

### RELATÓRIO DE FUNDAMENTAÇÃO DA PROPOSTA DE PUBLICAÇÃO DO NTA 22A, NTA22B, NTA22C E REVOGAÇÃO DO DO NTA 22.

#### I. PREÂMBULO

Em 2005, no sentido de melhor regular o sector da aviação civil em Angola, com a substituição da antiga DNAC (Direcção Nacional da Aviação Civil) pelo INAVIC (Instituto Nacional da Aviação Civil), através do Decreto n.º04/05 de 19 de Janeiro e posterior aprovação do regulamento interno do INAVIC pelo decreto n.º31/09 de 23 de Abril, surge o Departamento de Aeródromos e Infra-estruturas Aeronáuticas (DAIA), para fazer cumprir as obrigações e recomendações da Organização Internacional da Aviação Civil (ICAO) constantes no Anexo 14 à Convenção de Chicago, da qual Angola faz parte desde 11 de Março de 1977.

Neste sentido, em 05 de Outubro de 2011, foi publicado o Normativo Técnico Aeronáutico NTA 22 – Aeródromos/Heliportos: Projecto e Operação, através do Decreto Executivo nº168/11.

No seguimento da publicação da nova Lei da Aviação Civil nº14/19 de 23 de Maio, alterada pela lei n.º 31/21 de 20 de Dezembro que cria a Autoridade Nacional da Aviação Civil – ANAC, seguida da extinção do INAVIC por Decreto Presidencial n.º 237/21 de 23 de Setembro, o NTA 22 foi alterado, através do Decreto executivo n.º 128/21 de 14 de Maio de 2022, ainda em Diário da República, que republicou o NTA 22.

No âmbito das transformações anteriormente referidas, viu-se a necessidade de não somente adequar o NTA n.º 22 às mais recentes emendas ao Anexo 14 da ICAO, mas também melhor organizar o conteúdo, adequar ao contexto angolano e adequar o mesmo ao novo *template* de normativos da ANAC para facilitar o processo de consulta e posterior inclusão das subseqüentes emendas ao Anexo 14 e provisões contidas do PANS-Aeródromo (Doc 9981).

Importa ressaltar que está prevista para o dia 30 de Novembro de 2022 uma Auditoria Completa USOAP da ICAO ao Estado Angolano, para a qual é imprescindível que os normativos nacionais sejam actualizados e no que tange ao DAIA, os normativos sobre Aeródromos e Infraestruturas Aeronáuticas.

#### II. OBJECTIVO

O objectivo do presente processo normativo é a adequação completa das normas de Aeródromos e Infra-estruturas Aeronáuticas, visando a incorporação de todas SARPs do Anexo 14 da ICAO, Volume I e Volume II de acordo com a realidade angolana, bem como a identificação das possíveis diferenças a serem declaradas à ICAO quanto às referidas SARPs, visando a correcta preparação do Estado Angolano para a Auditoria USOAP programada para Novembro de 2022.

### III. ALTERAÇÕES GERAIS

Este relatório apresenta o resumo das principais alterações propostas no presente processo normativo, cujas alterações encontram-se divididas em Alterações Gerais e Alterações Específicas.

As Alterações Gerais propostas no presente processo normativo são:

1. Correção, inclusão e revisão de todas as emendas ao Volume I do Anexo 14, incluindo principalmente as Emendas 15, 16 e 17;
2. Correção, inclusão e revisão de todas as emendas ao Volume II do Anexo 14 a inclusão da 5ª Edição, Emenda 09 e *Corrigendum* 01;
3. Inclusão de provisões provenientes da Parte 1 do PANS-Aeródromo (Doc 9981).
4. Divisão do NTA 22 – Aeródromos e Heliportos: Projecto e Operação em vigor, para três novos normativos:
  - 4.1. NTA 22A – Projecto e Operações de Aeródromos,
  - 4.2. NTA 22B – Projecto e Operações de Heliportos; e
  - 4.3. NTA 22C – Processos e Obrigações aplicáveis aos Operadores Aeródromos ou Heliportos e nas suas Zonas Circundantes de Protecção;
5. Revisão completa do texto do NTA22 em vigor, incluindo a harmonização de termos, definições e acrónimos.
6. Revisão completa das Figuras e Tabelas, para melhor visualização do seu conteúdo.
7. Adequação do Normativo ao novo *template* da ANAC;
8. Publicação de um Normativo em versão digital com melhor qualidade documental, referências cruzadas e com reconhecimento óptico de caractere (OCR).

### IV. JUSTIFICATIVAS DAS ALTERAÇÕES GERAIS

Nesta secção serão apresentadas as justificativas para as Alterações Gerais constantes na secção III para a presente proposta de revisão normativa.

#### **1. Correção, inclusão e revisão de todas as Emendas ao Volume I do Anexo 14, incluindo a Emenda 17:**

A versão do NTA 22 em vigor incorpora as provisões constantes do Anexo 14, Volume I até a 8ª Edição, Emenda 14. Contudo, as Emendas 15 e 16 já estão em vigor, a Emenda 17 também está aprovada, com data da aplicabilidade de 3 de Novembro de 2022, data anterior ao início da Auditoria USOAP prevista para 30 de Novembro de 2022.

Neste sentido, todas as novas Emendas do Anexo 14, Volume 1, foram inseridas na proposta de NTA 22A, bem como revisadas a inserção das Emendas anteriores, uma vez que vários erros foram encontrados.

## **2. Correção, inclusão e revisão de todas as emendas ao Volume II do Anexo 14 à incluindo a 5ª Edição, a Emenda 09 e *Corrigendum* 01**

A versão NTA 22 em vigor incorpora as provisões constantes do Anexo 14, Volume II até a 4ª Edição, Emenda 08. Contudo, a Emenda 09 e *Corrigendum* 01 do Anexo 14, Volume II já estão em vigor.

Assim, todas as novas Emendas do Anexo 14, Volume II, foram internalizadas na proposta de NTA 22B, bem como revisadas a incorporação das Emendas anteriores, uma vez que vários erros foram encontrados.

## **3. Inclusão de provisões oriundas da Parte 1 do PANS-Aeródromo (Doc 9981).**

Com a publicação do PANS-Aeródromos (Doc 9981) da ICAO, documento que se encontra em um nível hierárquico acima dos DOCs da ICAO e abaixo dos Anexos, percebeu-se a necessidade de inclusão de algumas das provisões constantes do PANS-Aeródromos nos Normativos Técnicos Aeronáuticos, em especial a Parte I do Doc 9981 que contém requisitos para o Estado, como o Estabelecimento do Processo de Certificação de Aeródromo, disposições sobre Avaliações de Segurança Operacional em Aeródromos e Estudo de Compatibilidade de Aeródromos aquando da introdução de um novo tipo de aeronave, acima do código de referência do respectivo aeródromo.

## **4. Divisão do NTA 22 – Aeródromos e Heliportos: Projecto e Operação em vigor, para três novos normativos:**

### **4.1. NTA 22A – Projecto e Operações de Aeródromos,**

### **4.2. NTA 22B – Projecto e Operações de Heliportos; e**

### **4.3. NTA 22C – Processos e Obrigações aplicáveis aos Operadores Aeródromos ou Heliportos e nas suas Zonas Circundantes de Protecção;**

O NTA 22 em vigor consolida os requisitos que são aplicáveis aos Aeródromos e aos Heliportos, o que resulta muitas vezes na incompatibilidade de definições e termos. Considerando que o Volume I e Volume II da ICAO possuem aplicabilidades específicas, ou seja, o primeiro aplica-se apenas aos Operadores de Aeródromo e o segundo aos Operadores de Heliportos, optou-se por separar os requisitos de Projecto e Operações de Aeródromos no NTA 22A e os requisitos de Projecto e Operações de Heliportos no NTA 22B.

Adicionalmente, a Parte A à Parte F do NTA 22 em vigor possuíam requisitos tanto para os Operadores de Aeródromos, quanto para o então INAVIC, não estando em conformidade com as SARPs do Anexo 14, Volume I e Volume II, e possuíam muitas contradições com as Partes H e U. Neste sentido, optou-se por realçar as Partes anteriormente referidas e consolidá-las no NTA 22C.

Por fim, as Partes antigas que deram origem ao NTA 22C foram completamente rescritas, para melhor harmonizar com as disposições constantes do PANS-Aeródromos (DOC 9981) e processos realizados pela Autoridade Nacional de Aviação Civil que não estavam devidamente estabelecidos no NTA 22 em vigor.

## **5. Revisão completa do texto do NTA22 em vigor, incluindo a harmonização de termos, definições e acrônimos.**

Aquando da revisão textual, foram encontrados inúmeros termos contraditórios dentro do mesmo regulamento, o que dificultava a correcta compreensão do texto e abria margens para a possibilidade de erros de interpretação por parte dos Operadores em relação ao conteúdo, o que poderia resultar em riscos à segurança das operações. Desta forma, optou-se por realizar uma revisão exaustiva do texto do NTA 22 em vigor, incluindo um amplo trabalho na harmonização de termos, definições e acrónimos.

#### **6. Revisão completa das Figuras e Tabelas, para melhor visualização do seu conteúdo.**

As imagens constantes no NTA 22 em vigor possuem baixa qualidade de resolução, bem como erros nas traduções, entre outros, dificultando o uso efectivo e adequado do mesmo. Assim, optou-se por realizar uma revisão exaustiva das 111 Figuras propostas no NTA 22A e 40 Figuras no NTA 22B. Adicionalmente, todas as tabelas foram refeitas para não mais serem incluídas no documento como Imagem, mas sim como “texto”, para melhorar a sua resolução, corrigir os erros anteriores e facilitar futuras revisões.

#### **7. Adequação do Normativo ao novo *template* da ANAC;**

A presente proposta adequa os três novos normativos, nomeadamente NTA 22A, NTA 22B e NTA 22C ao novo *template* da ANAC aprovado pelo Conselho de Transição.

#### **8. Publicação de um Normativo em versão digital com melhor qualidade documental, referências cruzadas e com reconhecimento óptico de caractere (OCR).**

As propostas de NTA 22A, NTA 22B e NTA 22C estão apresentadas em ficheiros com formato PDF/A, formato de garante a qualidade das imagens e um tamanho de arquivo adequado, bem como reconhecimento óptico de caractere (OCR) para pesquisa de texto, referências cruzadas com *hiperlinks* e Índice também com *hiperlinks*.

## **V. DETALHAMENTO TÉCNICO DAS ALTERAÇÕES NORMATIVAS**

A presente proposta normativa propõe a revogação do NTA 22 e a publicação dos NTA 22A, NTA 22B e NTA 22C baseados no texto em vigor do NTA22. Todas as alterações serão descritas na secção IV do presente relatório.

### **1. NTA 22A – Projecto e Operações de Aeródromos**

Normativo que contém todas as normas e práticas recomendadas (SARPs) dispostas no Volume I do Anexo 14 referente à projecto e operações de aeródromos, incluindo as mais recentes Emendas 15, 16 e 17 cujas principais alterações são:

#### **a) Mudança de ACN/PCN para ACR/PCR (Data de Aplicabilidade 11/2024);**

O NTA 22A inclui a mudança de metodologia do ACN (Número de Classificação da Aeronave) / PCN (Número de Classificação do Pavimento para ACR (Índice de Classificação de Aeronave) / PCR (Índice de Classificação de Pavimentos) que substituirá a metodologia anterior.

A mudança foi introduzida no NTA 22A com data de aplicabilidade de Novembro de 2024, mesma data de aplicabilidade prevista no Anexo 14, Volume I, de forma com que a indústria

possa ter tempo para realizar os levantamentos e as análises necessárias para a determinação e publicação dos PCR até Novembro de 2024, para que os aeroportos nacionais consigam actualizar as informações de resistência de pavimentos até a data estabelecida pela ICAO.

**b) Exigência de Plano Director de Aeródromos (11/2022);**

O NTA 22A inclui o novo requisito de Plano Director de Aeródromos que começa a ser exigido pela ICAO a partir de Novembro de 2022, para que os Operadores de Aeródromos tenham um planeamento de curto, médio e longo prazo de seus aeroportos.

**c) Largura de CWY;**

O NTA 22A inclui uma mudança na largura das Áreas Livres de Obstáculos (CWY), no sentido de compatibilizar com a largura da faixa de pista, para pistas de não instrumento. Portanto, o requisito foi reduzido por parte da ICAO e o NTA 22A incorpora essa redução.

**d) Nomenclatura padronizada para Caminhos de Circulação;**

O NTA 22A inclui as novas disposições da ICAO para a padronização da nomenclatura dos Caminhos de Circulação em um Aeródromo de forma a melhorar da consciência situacional dos pilotos, bem como para integrar as medidas de prevenção de incursão em pista.

**e) Compatibilização dos requisitos de localização de posição de espera para entrada em pista com a OFZ (Zona Livre de Obstáculos), em especial a Superfície de Transição Interna;**

O NTA 22A inclui as mudanças conceituais das definições das distâncias das posições de espera para entrada em pista, com o conceito de Zona Livre de Obstáculos, incorporando, portanto, a alteração do Anexo 14, Volume I, emenda 15.

**f) Alterações pontuais nos requisitos de Luzes de Protecção de Pista e Luzes de Entrada Proibida;**

Foram inseridas as revisões de alguns conceitos das luzes de protecção de pista e luzes de entrada proibida, visando mitigar o risco de incursões em pista.

**g) Alteração das Dimensões dos Sinais Verticais;**

O NTA 22A inclui as alterações do Anexo 14, Volume I, nas dimensões dos Sinais Verticais, que foram reduzidas pela ICAO.

**h) Referências aos Capítulos da Parte II do PANS-Aeródromos (Doc 9981) e novas versões das Partes 1 a 4 do Manual de Projeto de Aeródromos (Doc 9157);**

O NTA 22A traz as novas referências à Parte II do PANS-Aeródromos (Doc 9981) nas Notas, mas sem introduzir requisitos adicionais, apenas fazendo referência ao Material de Orientação Técnica (TGM) da ICAO.

### i) Aplicabilidade do Serviço de Salvamento e Combate a Incêndio

A Emenda 17 do Anexo 14, Volume I, definiu que: “Rescue and firefighting equipment and services shall be provided at an aerodrome when serving commercial air transport operations”, ou seja, obrigando o ARFF apenas quando da existência de Transporte Comercial.

Entendeu-se mais adequado incluir na NTA 22A que o serviços e equipamentos de salvamento e combate a incêndios devem ser providos nos aeródromos quando da operação de transporte regular de passageiros, isso independente se o aeródromo é público ou privado. Assim, não há exigência de SSCI nos Aeródromos Públicos sem voos regulares de passageiros, bem como os Aeródromos Privados que eventualmente possuam voos regulares de passageiros como o Aeródromo de Catoca devem possuir os equipamentos e serviços conforme a sua categoria.

Apresenta-se de seguida, as diferenças de requisitos entre a proposta do NTA 22A e o Volume I do Anexo 14.

Tabela 1: Diferença de requisitos entre o NTA 22A e o Volume I do Anexo 14

Diferença	Requisito	Anexo 14, Volume I	NTA 22A	Tipo
1	Aplicabilidade do NTA SARP 1.2.2	Aeródromos Públicos, a não ser que algum requisito específico diga o contrário.	Aeródromos Públicos e Privados, a não ser que algum requisito específico diga o contrário.	A
2	Obrigação de Certifica�o SARP 1.4.2	Obrigatório para Aeródromos Internacionais Recomendado para Aeródromos Domésticos	Certifica�o � obrigatória para Aeródromos Internacionais Cadastro � obrigatório para Aeródromos Domésticos	C
3	RESA (Código 3 e 4) SARP 3.5.2 3.5.4 e 3.5.6	Recomenda�o 240x150 Padrão 90x90	Padrão 240x150 para pistas principais de aeródromos internacionais Padrão 90x90 para as demais pistas	C
4	Aplicabilidade SSCI 9.2.1	Aeródromos Públicos com serviço comercial	Aeródromo Público e Privado com Transporte Regular de Passageiros.	A
5	Tempo Resposta SSCI SARP 9.2.28 e 9.2.32	Padrão 3/4 min Recomenda�o 2/3 min	Padrão 3/4 min	C

A **Diferença número 1** é uma diferença Tipo A conforme o Doc 10055 (NTA mais exigente do que o Anexo) e já está presente no NTA 22 porém, não foi declarada ainda à ICAO pelo EFOD. Optou-se por mantê-la no NTA 22A visto que em Angola, os Aeródromos Privados também devem seguir os requisitos de Projecto e Operação de Aeródromos baseados na sua Categoria, Código de Referência de Aeródromo e aeronave crítica. Assim, deverá ser declarada essa nova diferença uma vez que for publicado o NTA 22A.

A **Diferença número 2** é uma diferença Tipo C conforme o Doc 10055 (NTA menos exigente do que o Anexo) já está presente no NTA 22 em vigor e declarada à ICAO pelo EFOD. Optou-se por mantê-la no NTA 22A tendo em conta que a Certificação para Aeródromos Domésticos constantes da SARP 1.4.2 (Recomendação) da ICAO é muito pesada para os Aeródromos Domésticos de Angola. Neste sentido, criou-se a obrigação desses Aeroportos Domésticos serem Cadastrados na ANAC por meio de um Processo de Cadastro de Aeródromo estabelecido no NTA 22C e mais detalhado abaixo. Assim, o NTA 22A (combinado com o NTA 22C) está mais adequado à realidade angolana, ao criar disposições e requisitos mais simplificados para os Aeródromos Domésticos.

A **Diferença número 3** é uma diferença Tipo C conforme o Doc 10055 (NTA menos exigente do que o Anexo) já está presente no NTA 22 em vigor e declarada à ICAO pelo EFOD visto que a Angola não internalizava a SARP 3.5.2, 3.5.4 e 3.5.6 (Recomendações) que corresponde à RESA estendida (no caso para Aeroportos de Código 3 e 4 com 240 m x 150 m). Contudo, como essas SARPS constam da PQ 8.163, entendeu-se que era importante avaliar a sua incorporação no NTA 22A. Porém, avaliou-se que a obrigatoriedade de adequação dos aeroportos para a RESA estendida seria muito pesada para os Aeródromos Domésticos e mesmo para as Pistas Auxiliares de Aeródromos Internacionais. Desta forma, optou-se por incluir como obrigatoriedade apenas para as Pistas Principais de Aeródromos Internacionais, sendo este requisito inferior ao constante do Anexo 14, Volume I. Assim, a Diferença ainda continuará a ser declarada à ICAO, porém a diferença da Proposta do NTA 22A é menor, ou seja, os requisitos de Angola estarão inferiores ao da ICAO quanto à RESA, porém um pouco mais próximo agora com esta proposta normativa.

A **Diferença número 4** é uma diferença Tipo A conforme o Doc 10055 (NTA mais exigente do que o Anexo) e é uma nova diferença, visto que o requisito 9.2.1 foi alterado na Emenda 17 apenas, colocando que o Serviço de Salvamento e Combate à Incêndio deve ser provido nos Aeródromos Públicos com operação comercial, e em Angola o SSCI deve ser provido para Aeródromo Públicos ou Privados com transporte regular de passageiros. Assim, deverá ser declarada essa nova diferença uma vez que for publicado o NTA 22A.

A **Diferença número 5** é uma diferença Tipo C conforme o Doc 10055 (NTA menos exigente do que o Anexo) já está presente no NTA22 em vigor e declarada à ICAO pelo EFOD. Tendo em conta a realidade angolana, a alteração das SARP 9.2.28 e 9.2.32 (Recomendações) da Redução do Tempo Resposta de 3 para 2 minutos (50% da capacidade de extinção de incêndio) e de 4 para 3 minutos (restante da capacidade de extinção de incêndio) não foram inseridas na proposta apresentada. Assim, o NTA 22A mantém essa diferença em relação ao NTA 22 em actualmente vigor, diferença esta previamente declarada à ICAO por meio do EFOD.

## 2. NTA 22B – Projecto e Operações de Heliportos

Normativo que contém todas as normas e práticas recomendadas (SARPs) dispostas no Volume II do Anexo 14 referente à projecto e operações de heliportos, incluindo as mais recentes emendas, em especial a Emenda 9, cujas principais alterações são:

### a) **Junção dos requisitos de Heliportos em Superfície e Heliportos Elevados para Heliportos em Terra (Onshore Heliports);**

O NTA 22 em vigor possui quatro tipo de Heliportos conforme a Emenda 08 do Anexo 14, Volume II:

1. Heliportos de Superfície
2. Heliportos Elevados
3. Heliplataformas
4. Heliportos à Bordo de Embarcações.

Com a Emenda 09 do Anexo 14, Volume II, a ICAO consolidou os Heliportos referidos nos pontos 1 e 2, em um novo denominado “*Onshore Heliports*”. Assim, a Proposta da NTA 22B insere a Emenda 09 com a junção dos Heliportos de Superfície e Heliportos Elevados para os Heliportos em Terra.

### b) **Criação de Rampa Lateral Protegida (*Protected Side Slope*);**

A proposta do NTA 22B insere o requisito de Rampa Lateral Protegida incluída na Emenda 09 do Anexo 14 Volume II.

### c) **Diferenciação dos conceitos de Caminho de Circulação de Helicópteros, Rotas de Circulação Aérea de Helicópteros e Rotas de Circulação Terrestres de Helicópteros;**

Com a mudança descrita na alínea a), a ICAO alterou também a definição dos conceitos de Caminhos de Circulação de Helicópteros e Rotas Circulação de Helicópteros (Aérea e Terrestre), mudança que foi incluída na proposta de NTA 22B.

### d) **Criação da Sinalização de posicionamento para o toque (TDPM) e do Círculo de posicionamento para o toque (TDPC);**

Foram incluídos no NTA22B os novos conceitos de Sinalização de posicionamento para o toque (TDPM) e do Círculo de posicionamento para o toque (TDPC) incluídos na Emenda 09 do Anexo 14, Volume II.

### e) **Mudanças nas Luzes de Heliportos, disposições sobre NVIS (*Night Vision Imaging Systems*);**

A proposta de NTA22B inclui as mudanças dos requisitos do Anexo 14, Volume II, sobre Luzes de Heliportos e compatibilização com os dispositivos de NVIS (*Night Vision Imaging Systems*).

### f) **Criação do requisito de Holofotes de posição de estacionamento de helicóptero;**



Foram criados requisitos adicionais sobre de Holofotes de posição de estacionamento de helicóptero incluindo a suas especificações quando o mesmo for utilizado.

**g) Revogação e criação de um novo parágrafo sobre Salvamento e Combate à Incêndio em Heliportos;**

No Anexo 14, Volume II, o texto sobre o Salvamento e Combate a Incêndio em Heliportos encontra-se totalmente alterado, reestruturando as disposições quanto a esse tipo de Serviço. A proposta de NTA 22B insere todas as alterações feitas na Emenda 09 sobre o SSCI.

Apresenta-se de seguida, as diferenças de requisitos entre a proposta do NTA 22B e o Volume II do Anexo 14.

Tabela 2: Diferença de requisitos entre o NTA 22B e o Volume II do Anexo 14

Diferença	Requisito	Anexo 14, Volume I	NTA 22A	Tipo
1	Altura máxima de obstáculos na TLOF SARP 3.2.12, 3.3.14 e 3.3.15	Padrão 25cm Recomendação 15cm	Padrão 25cm.	C
2	Marca de valor máximo de massa permitido SARP 5.2.3.6 e 5.2.3.7	Padrão (Toneladas) Recomendação (Décimo de Toneladas)	Padrão (Toneladas)	C

As **Diferenças número 1 e 2** são diferenças Tipo C conforme o Doc 10055 (NTA menos exigente do que o Anexo), já constam do NTA 22 em vigor e estão declaradas à ICAO pelo EFOD. Optou-se por manter a diferença uma vez que são recomendações da ICAO para as quais entendeu-se que a inclusão no NTA 22B não se adequaria de imediato à realidade angolana, optando-se apenas pela inclusão do Padrão (“*Standard*”) existente no Anexo 14, Volume II associado às referidas recomendações. Neste sentido, as Diferenças número 1 e 2 acima mencionadas (SARPs 3.2.12, 3.3.14, 3.4.15, 5.2.3.6 e 5.2.3.7) serão mantidas na proposta normativa do NTA 22B.

**3. NTA 22C – Processos e Obrigações aplicáveis aos Operadores de Aeródromos e Heliportos e nas suas Zonas Circundantes de Protecção**

Proposta de normativo que contém as disposições da ICAO sobre os Processos e Obrigações aplicáveis aos Operadores de Aeródromos e Heliportos e nas suas Zonas Circundantes de Protecção constante do PANS-Aeródromos (Doc 9981) bem como inclui outras disposições contidas no NTA 22 em vigor que foram reestruturadas e reescritas para melhor adequação à realidade angolana.

A proposta de NTA 22C surge da necessidade de se fornecer melhores disposições aos operadores em relação aos processos e obrigações dos Operadores de Aeródromo ou Heliporto tendo em conta também os procedimentos administrativos em vigor no território angolano, necessários para o tratamento dos processos, reduzindo assim as actuais lacunas e omissões existentes.

A proposta de NTA 22C seguiu as seguintes premissas:

**a) Manutenção das disposições em vigor no NTA 22 constantes nas Parte A à Parte F que estão adequadas à realidade de Angola**

Buscou-se, na medida do possível, manter as disposições em vigor do NTA 22 Parte A à Parte F que estão adequadas, visando reduzir o impacto da criação de um regulamento totalmente novo.

**b) Inclusão das disposições constante do PANS-Aeródromos (Doc 9981)**

A proposta de normativa inclui a adequação das disposições contidas no PANS-Aeródromos (Doc 9981) especialmente no que refere à clarificação dos requisitos mínimos necessários para Certificação de Aeródromos.

**c) Reorganização dos requisitos por temas e nova proposta de subdivisão para as seguintes partes:**

**i. Parte A – Generalidades;**

Esta Parte visa apresentar os conceitos gerais, incluindo definições, acrónimos e nova Categorização de Aeródromos em Angola.

A Categorização actual do NTA 22 considera apenas o peso da aeronave, o que faz com que muitos aeródromos com um volume muito diferente de tráfego se enquadrassem na mesma Categoria, o que pode gerar um tratamento desproporcional ao risco desses Aeroportos. Neste sentido, optou-se por estabelecer uma nova categorização baseada no volume de tráfego do aeródromo expresso pelo número de passageiros processado anualmente nos mesmos:

- Aeródromos de categoria I

Os aeródromos de categoria I compreendem aeródromos públicos e privados que no ano anterior, processaram até 50.000 (cinquenta mil) passageiros e heliportos destinados apenas para o tráfego aéreo doméstico.

- Aeródromos de categoria II

A categoria II compreende aeródromos públicos e privados destinados apenas para o tráfego aéreo doméstico e que processaram mais do que 50.000 (cinquenta mil) e até 100.000 (cem mil) passageiros no ano anterior.

- Aeródromos de categoria III

A categoria III compreende os aeródromos públicos e privados destinados apenas para o tráfego aéreo doméstico e que processaram mais do que 100.000 (cem mil) passageiros no ano anterior.

- Aeródromos de categoria IV

A categoria IV compreende os aeródromos disponíveis para uso do tráfego doméstico e internacional.

**ii. Parte B – Certificação de Aeródromo (internacionais);**

Esta Parte visa estabelecer de forma clara e inequívoca a obrigatoriedade e os requisitos necessários para a obtenção do Certificado de Aeródromo, bem como o Processo de Certificação de Aeródromos, as obrigações adicionais aos Operadores de Aeródromos Certificados e o Processo de Supervisão Contínua desses Aeródromos, ao implementar as SARPs e material complementar da ICAO sobre o tema.

Destaca-se que o NTA 22C, parágrafo 203 estabelece os seguintes requisitos necessários para a obtenção do Certificado de Aeródromo que o Operador de Aeródromo:

- (1) As características físicas, superfícies limitativas de obstáculos, ajudas visuais, instalações, serviços e equipamentos do aeródromo estão de acordo com as normas e práticas constantes do NTA 22A e NTA22C, e demais legislação em vigor e regulamentação complementar;
- (2) O Operador de Aeródromo e seu pessoal têm a competência e experiência necessárias para operar e manter o aeródromo adequadamente.
- (3) Estabeleceu e implementou um Manual de Operações do Aeródromo - MOA aprovado pela ANAC conforme o parágrafo 22C.107;
- (4) Demonstração do cumprimento dos procedimentos operacionais do aeródromo constantes do MOA para a salvaguarda da Segurança Operacional, por meio de Inspeção de Certificação;
- (5) Estabeleceu e iniciou a implementação no aeródromo de um Sistema de Gestão de Segurança Operacional – SGSO aprovado pela ANAC conforme o parágrafo 22C.111 e regulamentação complementar (Instrutivo a ser publicado);
- (6) Foram designados formalmente os responsáveis operacionais pelo Aeródromo, conforme 22C.615;
- (7) Estabeleceu e iniciou a implementação de um Programa de Formação do Operador de Aeródromo - PFOA aprovado pela ANAC conforme parágrafo 22C.115 e (Instrutivo a ser publicado);
- (8) Estabeleceu e implementou um Plano de Gestão do Perigo da Fauna - PGPF aprovado pela ANAC conforme parágrafo 22C.117 e (Instrutivo a ser publicado), ressalvando-se aqueles que se enquadrem nas disposições transitórias contidas em 22C.901.b) (Prazo de 18 meses para elaboração do IPARF e 24 meses para elaboração do PGPF);
- (9) Estabeleceu e implementou um Comité de Segurança Operacional de Pista - RST aprovado pela ANAC conforme parágrafo 22C.119 e regulamentação complementar (Instrutivo a ser publicado);
- (10) A existência de um Plano Básico de Zona de Protecção de Aeródromo – PBZPA aprovado pela ANAC conforme parágrafo 22C.503 e regulamentação complementar (Instrutivo a ser publicado);
- (11) A existência de um Programa de Segurança do Aeródromo aprovado nos termos do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil – PNSAC da República de Angola

contendo toda a informação relativa à organização de segurança aeroportuária, medidas e procedimentos, de modo a prevenir a ocorrência de Actos de Interferência Ilícita.

**iii. Parte C – Cadastro de Aeródromos (domésticos) e Heliportos (em Terra);**

Como optou-se por manter a exigência de Certificação de Aeródromos apenas aos Aeródromos Internacionais, foi estabelecido um Processo intitulado Cadastro de Aeródromo para a emissão do Registo de Aeródromo Doméstico ou Heliportos em Terra, processo simplificado em relação ao de Certificação de Aeródromo e com menos requisitos aplicáveis, não sendo exigido o cumprimento dos itens (2), (3), (4), (5), (7), (8), (9) referidos na subalínea ii) da alínea c) do ponto 3.

**iv. Parte D – Cadastro de Heliporto em Água;**

Esta Parte visa definir a obrigatoriedade e os requisitos necessários para o Processo de Cadastro Heliportos em Água (Heliplataformas e Heliportos a Bordo de Embarcações) de forma a estabelecer a prática que já é adoptada pela ANAC quanto a esse tipo de infraestrutura.

**v. Parte E – Autorização Prévia de Construção ou Modificação de Aeródromo ou Heliporto;**

Na Parte E do NTA 22C foram consolidados os requisitos acerca da autorização prévia de construção ou modificação de Aeródromo ou Heliporto, incluindo os requisitos para a análise dos projectos e necessidade de elaboração de um Plano Operacional dos Trabalhos (POT) para a realização de obras em aeroportos já abertos ao tráfego aéreo, de forma que o Operador de Aeródromo demonstre os procedimentos a serem implementados para a garantia da correcta coordenação da obra com todos os *stakeholders*, bem como a manutenção da segurança operacional durante e execução das mesmas.

**vi. Parte F – Plano de Zona de Protecção de Aeródromo ou Heliporto;**

A Parte F apresenta os requisitos necessários para a elaboração e aprovação do Plano de Zona de Protecção de Aeródromo ou Heliporto para assegurar que essas infra-estruturas estejam e se mantenham livre de obstáculos para se garantir a segurança operacional e continuidade das operações do mesmo.

Adicionalmente, esta parte refere ainda que qualquer pessoa que venha a construir um Objecto Projectado no Espaço Aéreo (OPEA) deve submeter uma solicitação para análise e aprovação da ANAC, de forma a garantir que esse OPEA não constitua obstáculo futuramente.

**vii. Parte G – Utilização e Exploração de Aeródromos Públicos;**

Nesta Parte são apresentados os requisitos para a utilização e exploração de Aeródromos Públicos, independente dos processos de Certificação e Cadastro estabelecidos nas Partes B e C, incluindo os requisitos referentes à designação dos profissionais responsáveis pela Gestão do Aeródromo.

**viii. Parte H – Operador de Heliporto;**

A Parte H apresenta os requisitos necessários para os Operadores de Heliportos em Terra, incluindo a designação de gestor responsável por sua operação. Esses requisitos não são aplicáveis aos Operadores de Heliportos em Águas (Heliplataformas e Heliportos a Bordo de Embarcações) que já possuem regulamentação própria.

**ix. Parte I – Isenções e Desvios;**

Esta Parte estabelece os processos necessários para a solicitação de Isenções em Desvios específicos aos Operadores de Aeródromo ou Heliportos bem como os documentos necessários para serem elaborados para justificar tecnicamente a solicitação de isenção ou desvio, de forma a demonstrar que o Operador de Aeródromo ou Heliporto mantém um nível aceitável de segurança Operacional.

**x. Parte J – Disposições Transitórias e Finais.**

Por último, a Parte J apresenta disposições transitórias e finais que permitem a manutenção das operações nos Aeroportos Internacionais e Domésticos não Certificados e não Cadastrados até que obtenham o respectivo Certificado ou Registo, bem como estabelece os seguintes prazos para a conclusão dos Processos de Certificação e Cadastro de Aeródromo:

- Aeródromos de categoria IV (Certificação) 12 meses;
- Aeródromos de categoria III (Cadastro) 24 meses;
- Aeródromos de categoria II (Cadastro) 36 meses;
- Aeródromos de categoria 1I (Cadastro) 48 meses;

Esta Parte apresenta as consequências de eventuais descumprimentos destes prazos como sendo a aplicação de Medida Administrativa Sancionatória (MAS), bem como estabelece os critérios e possíveis consequências da identificação de risco à segurança operacional, que podem ensejar restrições aos aeródromos ou heliportos por meio da aplicação de Medida Administrativa Cautelatória (MAC), mesmo eventualmente antes do prazo acima previsto.

Por fim, essa Parte também estabelece que os Certificados de Homologação já emitidos pela ANAC antes da publicação deste novo NTA permanecem válidos até a sua caducidade e que não podem ser renovados, devendo os Operadores de Aeródromos ou Heliportos solicitarem o Cadastro conforme os novos processos constantes do NTA 22C.

**I. Disposições Finais**

Neste sentido, tendo em conta os fundamentos acima apresentados, vimos por meio desta submeter a proposta de revogação do actual NTA 22 e publicação de três novos NTAs:

- NTA 22A – Projecto e Operações de Aeródromos,
- NTA 22B – Projecto e Operações de Heliportos; e
- NTA 22C – Processos e Obrigações aplicáveis aos Operadores Aeródromos ou Heliportos e nas suas Zonas Circundantes de Protecção.

**OS TÉCNICOS:**

**OSVALDO USSOCO**

**SAMUEL TOTO**

**RICARDO PANDAS**

**VICÊNCIA FERNANDES**

**ANTÓNIO FARIA**

**MARIA SOLO**

**O CONSULTOR ICAO AGO18801  
AERODROME EXPERT / PROJECT COORDINADOR:**

**VIRGÍLIO CASTELO BRANCO**

**O CHEFE DO DEPARTAMENTO:**

**JOSÉ TSHENDE PONGO**

Luanda, aos 06 de Maio de 2022