
DESPACHO N.º 098 /GAB.PCA.ANAC/2022

Considerando a criação da Organização da Aviação Civil, urge a necessidade de elaborar e aprovar o Instrutivo sobre o Processo de Certificação de Aeródromos, com a finalidade de estabelecer as normas, critérios, procedimentos e metodologias para a certificação dos aeródromos civis, utilizados para operações internacionais à luz das exigências da legislação em vigor.

Atendendo a necessidade de proceder-se a actualização e aprovação dos Regulamentos de Segurança Aérea de Angola, visando a adequação das regras relativas a segurança aérea com as normas internacionais e com alterações legislativas havidas no âmbito das reformas operadas pelo Estado Angolano no sector da aviação civil, que conferem a ANAC competências para aprovar, alterar e revogar os regulamentos de Segurança Aérea de Angola.

Em conformidade com o disposto na Lei n.º 14/19, de 23 de Maio-Lei da Aviação Civil conjugada com a lei de alteração, Lei n.º 31/21, de 20 de Dezembro, e o artigo 24.º n.º 1 al. a) e o n.º 4 da Lei n.º 28/21, de 25 de Outubro – Lei da Autoridade Nacional da Aviação Civil:

DETERMINO:

Artigo 1.º

(Aprovação)

É aprovado o Instrutivo sobre o Processo de Certificação de Aeródromos, anexo ao presente Despacho do qual é parte integrante.

Artigo 2.º

(Revogação)

É revogada toda legislação que contrarie o disposto no presente Despacho.

Artigo 3.º

(Dúvidas e Omissões)

As dúvidas e omissões resultantes da interpretação e aplicação do presente Despacho são resolvidas pela Presidente do Conselho de Administração da Autoridade Nacional da Aviação Civil.



DESPACHO N.º 098 /GAB.PCA.ANAC/2022

Artigo 4.º

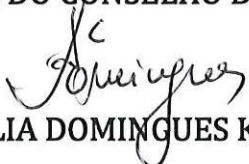
(Entrada em vigor)

O presente Despacho entra imediatamente em vigor.

Publique-se.

GABINETE DA PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO, em Luanda, aos
23 de Setembro de 2022.

A PRESIDENTE DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO



AMÉLIA DOMINGUES KUVÍNGUA

INSTRUTIVO N.º 22C.105.001.A

PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO DE AERÓDROMOS

Aprovação: Despacho n.º 98/GAB.PCA.ANAC/2022, de 23 de Setembro de 2022

1. INTRODUÇÃO

1.1. De acordo com o Normativo Técnico Aeronáutico 22A, parágrafo 22A.011, alínea a), os aeródromos utilizados para voos internacionais devem ser certificados de acordo com as especificações do NTA 22C e Instrutivo 22C.105.001.

1.2. O Normativo Técnico Aeronáutico 22C, parágrafo 22C.105, alínea a), estabelece que o Operador de Aeródromo que desejar realizar operações internacionais ou que se enquadre na Parte J: Disposições Transitórias E Finais, parágrafo 22C.901.a), ou seja, que já possui operação internacional, deve requerer formalmente a Certificação de Aeródromo por um Processo de Certificação segundo as disposições contidas no Instrutivo 22C.105.001.

2. REVOGAÇÃO

2.1. Este Instrutivo revoga o Instrutivo n.º I013/17 de 6 de Dezembro – Certificação de Aeródromos.

3. OBJECTIVO

3.1. O presente Instrutivo tem por objectivo estabelecer o Processo de Certificação de Aeródromos de forma a complementar as disposições constantes do parágrafo 22C.105 do NTA 22C a fim orientar, definir critérios, procedimentos e metodologia para a certificação de aeródromos civis utilizados para operações internacionais, à luz das exigências da legislação nacional em vigor, Normativo Técnico Aeronáuticos 22A e 22C, e das normas e práticas recomendadas da Organização Internacional da Aviação Civil, nomeadamente o Anexo 14, Volume I, o PANS – Aeródromos (Doc. 9981) e o Manual de Certificação de Aeródromos (Doc. 9774).

4. APLICABILIDADE

4.1. O presente instrutivo é aplicável a todas as pessoas e entidades que operam ou pretendam operar aeródromos para voos internacionais, dentro do território da República de Angola.

5. DEFINIÇÕES

5.1. Para efeitos do presente instrutivo, as definições são as utilizadas no NTA 22A e NTA 22C.

6. ACRÓNIMOS

6.1. **AIP:** Publicação de Informação Aeronáutica

6.2. **MOA:** Manual de Operação de Aeródromo

6.3. **SGSO:** Sistema de Gestão de Segurança Operacional

7. DESENVOLVIMENTO DA MATÉRIA

7.1. Processo de Certificação de Aeródromo

7.1.1. O Processo de Certificação de Aeródromo inclui, no mínimo, os seguintes requisitos:

7.1.1.1. Existência de uma infraestrutura de aeródromo conforme as disposições dos regulamentos aplicáveis às operações que o aeródromo pretende realizar;

7.1.1.2. Procedimentos operacionais e a sua aplicação em curso, no que diz respeito à:

7.1.1.2.1. Dados do aeródromo e sistema de reporte;

7.1.1.2.2. Acesso à área de movimento;

7.1.1.2.3. Plano de Emergência no Aeródromo (PEA);

7.1.1.2.4. Plano Salvamento e Combate a Incêndios (PSCI);

7.1.1.2.5. Plano de Remoção de Aeronaves Fora de Serviço (PRAFS);

7.1.1.2.6. Inspeção da área de movimentos;

7.1.1.2.7. Manutenção da área de movimento;

7.1.1.2.8. Ajudas visuais e sistemas eléctricos do aeródromo;

7.1.1.2.9. Segurança operacional durante obras e serviços de manutenção no aeródromo;

7.1.1.2.10. Gestão da Placa;

7.1.1.2.11. Segurança Operacional na Placa;

7.1.1.2.12. Veículos na Área de Movimento;

7.1.1.2.13. Gestão do Risco da Fauna;

7.1.1.2.14. Obstáculos;

7.1.1.2.15. Mercadorias Perigosas;

7.1.1.2.16. Operações de baixa visibilidade; e

7.1.1.2.17. Sistema de Gestão da Segurança Operacional (SGSO);

7.1.1.2.18. Coordenação com elementos dos Serviços de Tráfego Aéreo (ATS).

7.1.2. Nos casos em que o Operador de Aeródromo não fo responsável por algumas das matérias acima referidas no âmbito da certificação, o Manual de Operação do Aeródromo (MOA) deve definir claramente, para cada um destes itens, a coordenação e os procedimentos que foram implementados no caso de múltiplas partes interessadas serem responsáveis.

7.2. Fases do Processo de Certificação de Aeródromo

7.2.1. O Processo de Certificação de Aeródromos compreende as seguintes fases:

7.2.1.1. Fase 1 – Manifestação de Interesse pelo Operador de Aeródromo e Inspeções Técnicas;

7.2.1.2. Fase 2 – Solicitação Formal e análise documental incluindo o Manual de Operação de Aeródromo (MOA);

7.2.1.3. Fase 3 – Verificação em Campo (Inspeção de Certificação);

7.2.1.4. Fase 4 – Concessão ou Recusa do Certificado de Aeródromo; e

7.2.1.5. Fase 5 – Publicação das informações do Certificado de Aeródromo no AIP.

7.2.2. O fluxograma do Processo de Certificação encontra-se no Apêndice A deste Instrutivo.

7.2.3. A conformidade do Operador de Aeródromo será avaliada pela ANAC por meio de:

7.2.3.1. Inspeções Técnicas à infraestrutura e equipamentos do Aeródromo no que diz respeito aos requisitos relativos às operações previstas;

7.2.3.2. Uma avaliação do Manual de Operação do Aeródromo (MOA), que inclui o Manual da Gestão da Segurança Operacional (MGSO) e da documentação de apoio;

7.2.3.3. Verificação em Campo (Inspeção de Certificação) dos procedimentos, organização e SGSO do Operador de Aeródromo com base no conteúdo do MOA e MGSO; e

7.2.3.4. Verificação das competências e experiência do Gestores do Operador da Aeródromo e pessoal técnico.

7.3. Fase 1 – Manifestação de Interesse pelo Operador de Aeródromo e Inspeções Técnicas

7.3.1. A Manifestação de Interesse deve ser remetida à ANAC com seguinte documentação:

7.3.1.1. Formulário de Manifestação de Interesse de Certificado de Aeródromo, que se encontra no Apêndice B deste Instrutivo;

7.3.1.2. Plantas com o detalhamento da Infraestrutura do Aeródromo, em especial das características físicas e ajudas visuais presentes no mesmo;

7.3.1.3. Licença ou estudo de impacto ambiental;

7.3.1.4. Documento comprovativo de existência de direito legal sobre o aeródromo ou qualquer outra aprovação da Autoridade competente;

7.3.1.5. Prova de capacidade financeira;

7.3.1.6. Declaração de Conformidade aos requisitos constantes do NTA 22A e NTA 22C por meio do preenchimento das Listas de Verificações divulgadas pela ANAC;

7.3.1.7. Proposta Manual de Operação do Aeródromo (MOA) (não obrigatório);

7.3.1.7.1. Caso o Operador de Aeródromo já possua um MOA, este pode ser enviado à ANAC na Fase 1 para auxiliar as Inspeções Técnicas. Contudo, os resultados da Inspeções Técnicas podem demonstrar a necessidade de alteração do MOA, com a inclusão ou revisão de procedimentos, bem como a adopção de novas medidas para eliminação ou mitigação dos riscos.

7.3.1.8. Autoavaliação da Implementação e nível de maturidade do SGSO (não obrigatório);

7.3.1.8.1. Caso o Operador de Aeródromo já tenha iniciado a implementação do SGSO antes do início do Processo de Certificação de Aeródromo, ele deverá encaminhar uma Autoavaliação do mesmo.

7.3.1.9. Plano de Implementação do SGSO (não obrigatório);

7.3.1.10. Identificação da pessoa que será designada como o Coordenador do Processo de Certificação de Aeródromo por parte do Operador de Aeródromo.

7.3.2. A ANAC envia uma carta ao requerente, a indicar a pessoa de contacto por parte da Autoridade indicada como Coordenador do Processo de Certificação do referido aeródromo.

7.3.3. Um estudo de impacto ambiental deve ser realizado conforme 7.3.1.3 e o mesmo é da responsabilidade do Operador de Aeródromo, que deve obedecer às normas da entidade responsável pelo ambiente.

7.3.3.1. A não submissão da licença ou estudo de impacto ambiental não é condicionante para o início da Fase 1, podendo ser submetida durante esta mesma fase antes do início formal da Fase 2 do Processo de Certificação de Aeródromo.

Nota 1 – Na Fase 1 são efectuadas Inspeções Técnicas para que os resultados possam ser utilizados pelo Operador de Aeródromo na elaboração do MOA e também pela ANAC na Fase 3 Verificações de Campo (Inspeção de Certificação). O âmbito e as metodologias para Inspeções Técnicas e Verificações de Campo (Inspeção de Certificação) são detalhados no Apêndice C.

Nota 2 – As Inspeções Técnicas das infraestruturas e das ajudas em terra são geralmente o primeiro passo do processo inicial de certificação e contribui para a avaliação da conformidade da infra-estrutura, tendo em conta a sua complexidade.

7.3.4. De acordo com a análise da Declaração de Conformidade aos requisitos constantes do NTA 22A e NTA 22C, Autoavaliação da Implementação e nível de maturidade do SGSO e Plano de Implementação do SGSO a ANAC pode efectuar Inspeções Técnicas parciais ou mesmo optar pela não realização de Inspeção Técnica caso o Operador de Aeródromo tenha um SGSO completamente implementado e demonstre conformidade às Infraestruturas e Equipamentos por meio da declaração de conformidade;

7.3.5. Se Aeródromo já tiver sido objecto de Inspeções Técnicas anteriores e a depender das alterações ocorridas no aeródromo desde a última inspeção e se o Operador de Aeródromo encaminhou um PAC adequado à Autoridade, a ANAC pode realizar as Inspeções Técnicas complementares em vez de uma inspeção completa, que consiste em:

7.3.5.1. Avaliar se as condições que conduziram às conclusões das inspeções técnicas anteriores realizadas no aeródromo continuam a ser válidas;

7.3.5.2. Verificar quaisquer novos requisitos, se existirem; e

7.3.5.3. Rever a implementação do Plano de Acções Corretivos (PAC) anteriormente aceite, incluindo as medidas de mitigação de risco.

7.3.6. Se o resultado das Inspeções Técnicas demonstrar que existem grandes não conformidades da infra-estrutura e equipamentos aos requisitos normativos que impeçam o avançar do Processo de Certificação de Aeródromo, a ANAC pode decidir pela não aprovação do final da Fase 1 e recusar o avançar do processo de Certificação de Aeródromo até que estas não conformidades sejam correctamente adequadas por parte do Operador de Aeródromo. O requerente é notificado formalmente, devendo adequar estas principais não conformidades e encaminhar com evidências à ANAC.

7.3.7. Até ao final da Fase 1 o Operador de Aeródromo deverá finalizar a elaboração do Manual de Operações de Aeródromo em conformidade com o NTA 22C, parágrafo 22C.107, de forma a ser submetido formalmente na Fase 2 para a avaliação da ANAC.

7.3.7.1. Os resultados das Inspeções Técnicas devem considerados pelo Operador de Aeródromo na preparação do Manual de Operação do Aeródromo (MOA).

7.3.8. Após a avaliação favorável da ANAC quanto ao final da Fase 1 e possibilidade de o Processo de Certificação de Aeródromo avançar para a Fase 2, a ANAC aprova formalmente o final da Fase 1 e notifica o requerente.

7.4. Fase 2 – Solicitação Formal e Aceitação do Manual de Operação de Aeródromo

7.4.1. O Operador de Aeródromo deve encaminhar uma Solicitação Formal de Certificação de Aeródromo à ANAC conforme Apêndice B deste Instrutivo.

7.4.2. A Solicitação Formal deve ser acompanhada da seguinte documentação:

7.4.2.1. Manual de Operação de Aeródromo - MOA em conformidade com o NTA 22C, Parágrafo 107, assinado pelo Operador de Aeródromo;

7.4.2.2. O Manual do Sistema de Gestão da Segurança Operacional – MGSO, assinado pelo Operador de Aeródromo, com a Política de Segurança Operacional aprovada pela Alta

Administração do Operador de Aeródromo, em conformidade com NTA 22C, parágrafo 22C.111 e Instrutivo 22C.111.001;

7.4.2.3. Plano de Implementação do SGSO, em conformidade com NTA 22C, parágrafo 22C.111 e Instrutivo 22C.111.001;

7.4.3. Durante esta fase deve feita uma análise de toda a documentação fornecida pelo requerente, incluindo o Manual de Operação de Aeródromo, para posterior aceitação, desde que sejam cumpridos os requisitos prescritos no NTA 22C, Parágrafo 107 e no Guia para elaboração do Manual.

7.4.4. A Lista de Verificação do MOA a ser divulgada pela ANAC;

7.4.5. A Autoridade notifica formalmente o Operador de Aeródromo quando o MOA for aceite.

7.4.6. O Operador de Aeródromo que apresentou um pedido formal de Certificação deve informar a ANAC sobre quaisquer alterações feitas no MOA aceite entre o momento em que o certificado é solicitado (Fase 2) e a Concessão ou Recusa do Certificado de Aeródromo (Fase 4).

7.4.7. A ANAC pode indeferir a Solicitação Formal caso, durante a Fase 1 as Inspeções Técnicas demonstrarem grandes não conformidades da infraestrutura e equipamentos aos requisitos normativos, conforme previsto em 7.3.6, e o Operador de Aeródromo encaminhe a solicitação formal antes da aprovação do final da Fase 1.

7.5. Fase 3 – Verificação em Campo (Inspeção de Certificação)

7.5.1. Após a conclusão da Fase 2, Solicitação Formal e Aceitação do Manual de Operação de Aeródromo, a ANAC realiza uma Verificação em Campo (Inspeção de Certificação) com o propósito de aferir se as operações de aeródromo são efectuadas de forma eficiente, eficaz e regular, de acordo com os NTA 22A e NTA 22C, bem como os procedimentos aplicáveis descritos no Manual de Operação do Aeródromo (MOA).

7.5.2. Durante a Verificação em Campo - Inspeção de Certificação (Fase 3), a ANAC avalia se o Operador de Aeródromo implementou todos os procedimentos constantes de o item 7.1.1.2 deste Instrutivo.

7.5.3. A Verificação em Campo (Inspeção de Certificação) do SGSO deve avaliar explicitamente os componentes deste sistema necessários para a concessão do certificado conforme o NTA22C, parágrafo 111, e também abranger todos os demais componentes conforme o Instrutivo 22C.111.001.

7.5.4. A metodologia utilizada para a realização da Verificações em Campo (Inspeção de Certificação) é apresentada no Apêndice C deste Instrutivo.

7.5.5. Quando o Operador de Aeródromo não for directamente responsável por algumas das actividades incluídas no escopo da certificação, a Verificação em Campo (Inspeção de Certificação) deve assegurar que haja coordenação adequada entre o Operador de aeródromo e as demais partes, e que estão de acordo com os procedimentos detalhados no Manual de Operações do Aeródromos (MOA).

7.5.6. Caso não tenham sido realizadas Inspeções Técnicas em todas as áreas, ou quando o Operador de Aeródromo ainda não tiver conseguido corrigir todas as não conformidades identificadas nas Inspeções Técnicas, esses itens devem constar da Fase 3 - Verificação em Campo (Inspeção de Certificação).

7.5.7. Ao final da Verificação em Campo (Inspeção de Certificação), a ANAC emite um relatório do qual consta uma lista de não conformidades, se existirem, bem como a suas respectivas classificações a serem realizadas pela Equipa de Inspeção que conduziu a

Verificação em Campo (Inspeção de Certificação) baseado na metodologia constante do Apêndice D.

7.5.8. O Operador de Aeródromo deve apresentar um Plano de Acções Correctivas (PAC) conforme o parágrafo 22C.103, alínea e) do NTA22C, no qual, para cada não conformidade identificada pela ANAC, seja através das Inspeções Técnicas que porventura não tenham ainda sido corrigidas, seja na Verificação em Campo (Inspeção de Certificação). Do PAC deverá constar no mínimo as seguintes informações:

7.5.8.1. A solução definitiva para a correção de cada não conformidade com o seu detalhamento;

7.5.8.2. Um prazo adequado para a correcção da não conformidade, bem como prazos intermediários para o monitoramento da ANAC no caso em que o prazo final seja maior do que 1 (um) ano;

7.5.8.3. Medidas de Mitigação (Existentes ou Adicionais) adequadas para cada não conformidade.

7.5.9. A Autoridade pode impor imediatamente medidas apropriadas ao Operador de Aeródromo, se necessário, até serem eliminadas ou mitigadas as não conformidades encontradas, conforme regulamentação em vigor.

7.5.10. É importante realçar que de acordo o parágrafo 22C.103, alínea f) do NTA 22C, as não conformidades que a Autoridade Nacional da Aviação Civil entender que as soluções são condicionantes para a emissão do Certificado de Aeródromo, devido a existência de um risco significativo à segurança operacional, e/ou serem soluções de fácil implementação, devem ser necessariamente resolvidas pelo Operador de Aeródromo antes da emissão do respectivo certificado.

7.6. Fase 4 - Concessão ou Recusa do Certificado de Aeródromo

7.6.1. Concessão do Certificado

7.6.1.1. Uma vez concluídas as Inspeções Técnicas, aceite o Manual de Operações de Aeródromo, realizadas as Verificações em Campo (Inspeção de Certificação) e após aferir que o Operador de Aeródromo cumpriu com todos os requisitos constantes do parágrafo 22C.103 (Requisitos para a obtenção de Certificado de Aeródromo) do NTA 22C, em especial a correcção das não-conformidades condicionantes para a Emissão do Certificado e a aceitação dos Planos de Acção Correctivas conforme a alínea e) do referido parágrafo, incluindo as medidas de mitigação de risco para salvaguarda da segurança operacional, a ANAC concede o Certificado de Aeródromo ao requerente.

7.6.1.2. O Certificado de Aeródromo deve seguir o modelo constante do Apêndice E do presente Instrutivo.

7.6.1.3. No Certificado de Aeródromo são apresentadas as Especificações Operacionais e condições para o tipo de uso do aeródromo, além de outras informações e detalhes conforme o parágrafo 22C.121 do NTA 22C.

7.6.1.4. O Certificado de Aeródromo possui validade conforme estabelecido no parágrafo 22C.123 do NTA 22C, a contar da data da sua emissão.

7.6.2. Recusa do Certificado

7.6.2.1. ANAC pode recusar a emissão do certificado, caso o operador de aeródromo, após ter sido notificado sobre os passos adicionais a serem dados para a correcção das não conformidades, não for capaz de satisfazer as exigências dos regulamentares. Neste caso, a

ANAC notifica o requerente sobre a decisão por escrito, sendo que a recusa pode ser baseada (mas não limitada à) num dos seguintes fundamentos:

7.6.2.1.1. A inspeção das instalações, serviços, dos equipamentos do aeródromo e a avaliação dos procedimentos operacionais revela que não cumpre satisfatoriamente as disposições para operação segura das aeronaves.

7.6.2.1.2. A avaliação do Manual de Operação de Aeródromo revela que não cumpre com os requisitos estabelecidos neste Instrutivo e demais normas e práticas especificadas nos regulamentos em vigor relativamente a certificação de aeródromo.

7.6.2.1.3. A avaliação dos factos e outros factores, a serem registados, revela que o requerente não será capaz de operar e manter adequadamente o aeródromo.

7.7. Fase 5 – Publicação das informações do Certificado de Aeródromo no AIP

7.7.1. Uma vez concedido o Certificado de Aeródromo pela ANAC, o Operador de Aeródromo deve colaborar para que o resultado da certificação seja promulgado na publicação de informações aeronáuticas, de acordo com as regras e procedimentos estabelecidos pela ANAC e pelo Serviço de Informação Aeronáutica (AIS), que devem incluir:

7.7.1.1. O nome do aeródromo e do Indicador de Lugar da OACI;

7.7.1.2. A data de certificação e a validade da certificação, se aplicável; e

7.7.1.3. Observações, se aplicável.

7.7.2. No caso de constarem do Certificado de Aeródromo condições especiais ou restrições operacionais o Operador de Aeródromo deve apresentar a documentação necessária solicitada pela ANAC e tomar as medidas sob a sua responsabilidade, de modo que estas sejam divulgadas na Publicação de Informação Aeronáutica (AIP), até que o plano de acção correctiva esteja concluído ou enquanto estiverem em vigor as restrições operacionais ou condições especiais.

7.7.3. O Operador de Aeródromo deve apresentar a documentação necessária solicitada pela ANAC e tomar as medidas sob a sua responsabilidade, de modo que os resultados das avaliações de risco ou estudos aeronáuticos que constituam isenções ou desvios, se houver, sejam publicados num documento de âmbito público, em conformidade com as disposições da ANAC.

7.8. Certificado Provisório para Abertura ao Tráfego de um novo Aeródromo Internacional

7.8.1. Conforme o NTA 22C, parágrafo 22C.127, a abertura ao tráfego de um novo Aeródromo destinado às operações internacionais deve necessariamente ser precedida da emissão de um Certificado. Contudo, antes do início efectivo das operações do Aeródromo e durante a Verificação em Campo (Inspeção de Certificação), muitas vezes não é possível se auditar o cumprimento dos procedimentos constantes do MOA e MGSO por parte do Operador de Aeródromo, uma vez que o Aeródromo ainda não teve suas operações iniciadas.

7.8.2. Assim, estabeleceu-se no NTA 22C, parágrafo 22C.107, que abertura ao tráfego de um novo Aeródromo Internacional é realizada por meio de um Processo de Certificação Provisória de Aeródromos que compreende as seguintes fases:

7.8.2.1. Fase 1 – Manifestação de Interesse pelo Operador de Aeródromo e Inspeções Técnicas durante a obra:

7.8.2.1.1. Idêntica à Fase I do Processo de Certificação de Aeródromo. Porém, as Inspeções Técnicas podem ser realizadas durante o período de realização das obras do Aeródromo.

7.8.2.1.2. Caso o Aeródromo não tenha recebido a Autorização Prévia de Construção (Aprovação do Projecto), essa avaliação e possível aceitação acontece nesta fase e se resume na avaliação das Infraestruturas e Equipamentos constantes do NTA 22A.

7.8.2.2. Fase 2 – Solicitação Formal e análise documental incluindo o Manual de Operação de Aeródromo (MOA)

7.8.2.2.1. Idêntica à Fase 2 do Processo de Certificação de Aeródromo. Porém, ressalta-se que a elaboração do MOA deve ser realizada antes da conclusão das obras do Aeródromo de forma a reduzir o espaço de tempo entre o final da obra e o início efectivo das operações do aeroporto.

7.8.2.3. Fase 3 – Verificação em Campo (Inspeção de Certificação Provisória)

7.8.2.3.1. Durante a Fase 3 do Processo de Certificação Provisória de Aeródromo é feita uma Inspeção Completa à Infraestrutura e Equipamentos após o término da Obra, bem como se aferir o cumprimento dos requisitos constantes do parágrafo 22C.127 do NTA 22C pelo Operador de Aeródromo.

7.8.2.4. Fase 4 – Concessão ou recusa do Certificado Provisório Aeródromo

7.8.2.4.1. Idêntica à Fase 4 do Processo de Certificação de Aeródromo.

7.8.2.5. Fase 5 – Publicação do Certificado Provisório Aeródromo no AIP

7.8.2.5.1. Idêntica à Fase 5 do Processo de Certificação de Aeródromo.

7.8.2.6. Após a Obtenção do Certificado Provisório Aeródromo, o Operador deve iniciar o Processo de Certificação de Aeródromo por meio da Solicitação Formal que inicia já com a Fase 2 (Solicitação Formal) conforme o item 7.4, uma vez que já foram avaliadas as Infra-Estruturas e Equipamentos do Aeródromo.

7.8.2.7. O Operador de Aeródromo deve encaminhar um novo MOA caso, após o início das Operações, verifique-se a necessidade de alterar ou incluir novos procedimentos ou medidas para mitigação de riscos.

7.8.2.8. De acordo com o parágrafo 22C.127, alínea e) do NTA 22C, o Certificado Provisório de Aeródromo tem validade de até 12 (doze) meses e é extinto com a emissão do Certificado de Aeródromo ou com a caducidade de sua validade, podendo ser renovado uma única vez, por igual período, por meio de solicitação formal do Operador de Aeródromo e aprovação da ANAC.

7.9. Prazos do Processo de Certificação de Aeródromo

7.9.1. Os prazos apresentados neste item são apenas indicativos, ou seja, o não cumprimento do Prazo dos estipulados não constituem impedimento formal para que o Processo de Certificação seja iniciado, porém pode implicar aumento no tempo necessário para a conclusão do processo num todo.

7.9.2. Adicionalmente, o cumprimento do prazo não fornece nenhuma garantia ao Operador de Aeródromo que a Certificação do Aeródromo será obtida no prazo indicado, uma vez que não conformidades podem surgir durante o processo de Certificação de Aeródromo, cuja responsabilidade de resolução é da responsabilidade do Operador de Aeródromo.

Acções	Prazos
Fase 1 - Manifestação de Interesse da Certificação de Aeródromo (Início das Operações Internacionais em aeroporto anteriormente aberto às Operações Domésticas)	12 meses antes da data pretendida para a Início das Operações Internacionais (Internacionalização do Aeródromo)
Duração do Processo de Certificação	Indefinido. Porém, caso as Inspeções Técnicas tenham sido realizadas mais de 12 meses antes da emissão do Certificado, pode ser necessária a condução de inspeção de actualização das não conformidades.
Solicitação de Revalidação do Certificado	3 meses antes da data de caducidade do Certificado de Aeródromo.
Cancelamento a pedido do titular do Certificado de Aeródromo.	3 meses antes da data prevista para o cancelamento do Certificado de Aeródromo.
Transferência da Titularidade do Certificado de Aeródromo (Solicitação do actual titular do Certificado e Notificação do futuro titular do Certificado)	6 meses antes da data de transferência das operações.
Fase 1 - Manifestação de Interesse da Certificação Provisória de Aeródromo (Abertura ao Tráfego de novo Aeródromo Internacional)	12 meses antes da data pretendida para a Abertura ao Tráfego do novo Aeródromo Internacional.
Solicitação Formal de Certificação de Aeródromo para titular de Certificado Provisório de Aeródromo (Após a abertura ao tráfego de novo Aeroporto)	6 meses antes da data de caducidade do Certificado Provisório de Aeródromo.

8. APÊNDICES

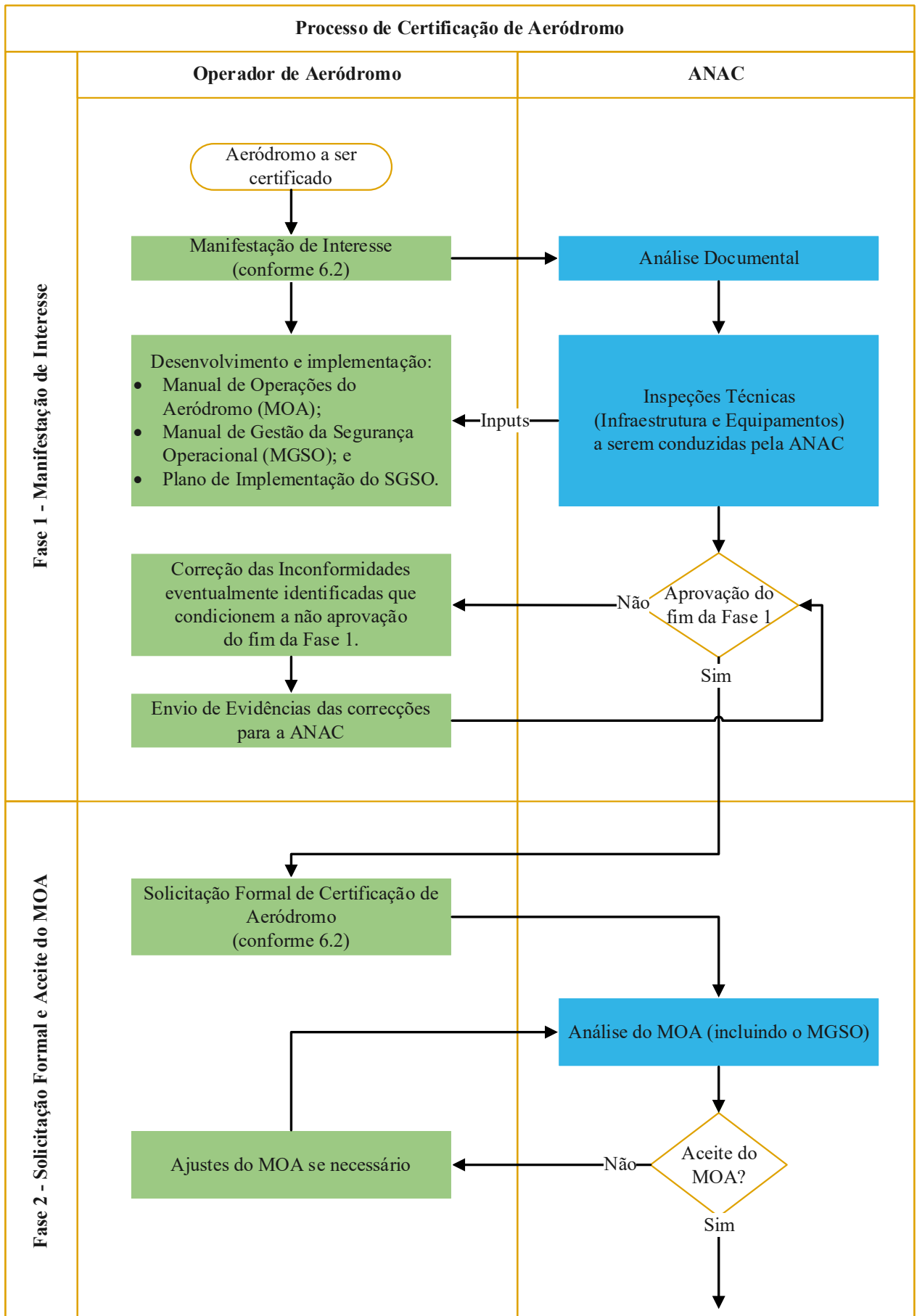
8.1. Este Instrutivo possui os seguintes apêndices:

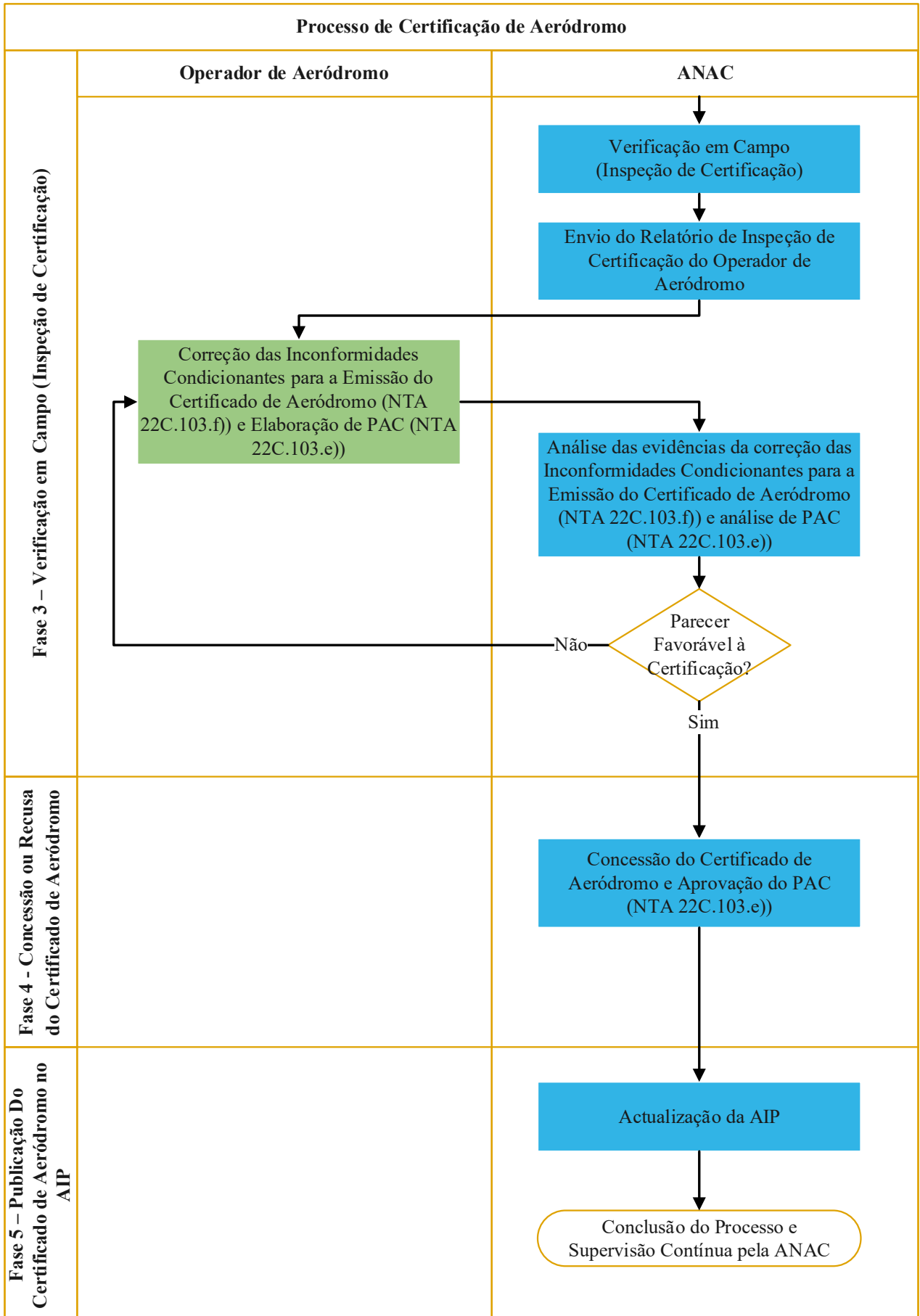
- 8.1.1. Apêndice A: Fluxograma Do Processo De Certificação De Aeródromo
- 8.1.2. Apêndice B: Formulários Do Processo De Certificação De Aeródromo
- 8.1.3. Apêndice C: Metodologias Para Inspeções Técnicas E Verificações Em Campo
- 8.1.4. Apêndice D: Metodologia Para A Classificação Das Não Conformidades Das Inspeções Técnicas Ou Inspeção De Certificação
- 8.1.5. Apêndice E: Modelo Do Certificado De Aeródromo

9. DISPOSIÇÕES FINAIS

- 9.1. O presente Instrutivo é aplicado subsidiariamente ao NTA 22A e NTA 22C.
- 9.2. As dúvidas e omissões resultantes da interpretação e aplicação do presente Instrutivo são resolvidas por despacho da Presidente do Conselho de Administração da ANAC.
- 9.3. Este instrutivo foi aprovado pelo Despacho n.º 98/GAB.PCA.ANAC/2022, de 23 de Setembro de 2022 e entra imediatamente em vigor, a partir da sua data de aprovação.

APÊNDICE A: FLUXOGRAMA DO PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO DE AERÓDROMO





APÊNDICE B : FORMULÁRIOS DO PROCESSO DE CERTIFICAÇÃO DE AERÓDROMO
B.1 FORMULÁRIO MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE (FASE 1)

PARTE 1. INFORMAÇÕES SOBRE O AEROPORTO			
1.1	Nome do Aeroporto		
1.2	Cidade/Província		
1.3	Código de Lugar		
1.4	Código de Referência		
1.5	Aeronave Crítica (Modelo)		
1.6	Categoria de Salvamento e Combate à Incêndio (SCI)		
1.7	Coordenadas do ARP (WGS- 84)		
1.8	Localização do aeroporto		
1.9	Endereço do Aeroporto		
1.10	Telefone		
1.11	Fax		
1.12	E-mail		
PARTE 2. INFORMAÇÕES ACERCA DO REQUERENTE			
2.1	Nome da Pessoa Colectiva (Operador de Aeródromo)		
2.2	Director do Aeródromo		
2.3	Coordenador do Processo de Certificação de Aeródromo		
2.4	Telefone do Coordenador		
2.5	E-mail do Coordenador		
PARTE 3. MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE DO AEROPORTO			
Representante do aeroporto			
3.1	Nome		
3.2	Cargo		
3.3	Assinatura:	3.4	Data:
3.5	Tipo de Certificação	Marcar um X no Tipo de Certificação	
	Certificação de Aeródromo (NTA 22C.101) - Para Aeródromos já abertos ao tráfego aéreo		
	Certificação Provisória de Aeródromo (NTA 22C.127) - Para Aeródromos em construção que desejam a abertura ao tráfego já como Aeroporto Internacional		
OBS: A manifestação de Interesse da Certificação de Aeródromo está de acordo com o Instrutivo 22C.105.001A incluindo toda a documentação listada na próxima página.			

ANEXO AO FORMULÁRIO B1 - MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE			
Documento		Sim	Não
A.1	Plantas com o detalhamento da Infraestrutura do Aeródromo, em especial das características físicas e ajudas visuais		
A.2	Licença ou estudo de impacto ambiental		
A.3	Documento comprovativo de existência de direito legal sobre o aeródromo ou qualquer outra aprovação da Autoridade competente		
A.4	Prova de capacidade financeira		
A.5	Declaração de Conformidade aos requisitos constantes do NTA 22A e NTA 22C		
A.6	Proposta Manual de Operação do Aeródromo (MOA) (não obrigatório)		
A.7	Autoavaliação da Implementação e nível de maturidade do SGSO (não obrigatório)		
A.8	Plano de Implementação do SGSO (não obrigatório)		

B.2 FORMULÁRIO DE SOLICITAÇÃO FORMAL DE CERTIFICAÇÃO DE AERÓDROMO (FASE 2)

PARTE 1. INFORMAÇÕES SOBRE O AEROPORTO			
1.1	Nome do Aeroporto		
1.2	Cidade/Província		
1.3	Código de Lugar		
1.4	Código de Referência		
1.5	Aeronave Crítica (Modelo)		
1.6	Categoria de Salvamento e Combate à Incêndio (SCI)		
1.7	Coordenadas do ARP (WGS- 84)		
1.8	Localização do aeroporto		
1.9	Endereço do Aeroporto		
1.10	Telefone:		
1.11	Fax:		
1.12	E-mail:		
PARTE 2. INFORMAÇÕES ACERCA DO REQUERENTE			
2.1	Nome da Pessoa Colectiva (Operador de Aeródromo)		
2.2	Director do Aeródromo		
PARTE 3. SOLICITAÇÃO FORMAL DE CERTIFICAÇÃO DE AERÓDROMO			
Representante do aeroporto			
3.1	Nome		
3.2	Cargo		
3.3	Assinatura:	3.4	Data:
3.5	Tipo de Certificação		Marcar um X no Tipo de Certificação
	Certificação de Aeródromo (NTA 22C.101) - Para Aeródromos já abertos ao tráfego aéreo		
	Certificação Provisória de Aeródromo (NTA 22C.127) - Para Aeródromos em construção que desejam a abertura ao tráfego já como Aeroporto Internacional		
<p>Venho por meio deste Requerimento solicitar formalmente à ANAC, a Certificação do Aeródromo constante na Parte 1 em epígrafe. Declaro que o Requerente constante da Parte 2 acima é detentor do direito legal sobre o aeródromo e submete o Manual de Operações do Aeródromo (MOA) elaborado de acordo com o NTA 22C, parágrafo 107, cujos procedimentos já se encontram implementados neste Aeródromo, para qual atesto ser verdade sob pena prevista na Lei da Aviação Civil.</p>			

ANEXO AO FORMULÁRIO B2 - SOLICITAÇÃO FORMAL DE CERTIFICAÇÃO DE AERÓDROMO			
Documento		Sim	Não
A.1	Plantas com o detalhamento da Infraestrutura do Aeródromo, em especial das características físicas e ajudas visuais		
A.2	Licença ou estudo de impacto ambiental		
A.3	Documento comprovativo de existência de direito real sobre o aeródromo ou qualquer outra aprovação da Autoridade competente		
A.4	Prova de capacidade financeira		
A.5	Declaração de Conformidade aos requisitos constantes do NTA 22A e NTA 22C		
A.6	Manual de Operação do Aeródromo (MOA) assinado (aprovado) pelo Operador de Aeródromo.		
A.7	Autoavaliação da Implementação e nível de maturidade do SGSO.		
A.8	Plano de Implementação do SGSO		

APÊNDICE C: METODOLOGIAS PARA INSPECÇÕES TÉCNICAS E VERIFICAÇÕES EM CAMPO

C.1 Inspeções Técnicas

1. Infraestruturas e ajudas em terra

1.1. Restrições de obstáculos

1.1.1. PBZPA

1.1.1.1. Existe PBZPA elaborado e aprovado pela ANAC?

1.1.1.2. As Superfícies Limitativas de Obstáculos (OLS) estão definidas?

1.1.1.3. Existem obstáculos à OLS?

1.1.1.4. Os obstáculos à OLS são devidamente marcados e iluminados. As restrições operacionais podem ser aplicadas conforme adequado;

1.1.2. Zona Livre de Obstáculos (OFZ)

1.1.2.1. Estas superfícies são definidas quando necessário?

1.1.2.2. Nenhum objecto penetra no OFZ, a menos que seja essencial para a segurança da navegação aérea e seja frangível?

1.1.2.3. Os objectos nas áreas próximas da pista ou caminhos de circulação (incluindo faixa de pista, área livre de obstáculos – CWY, área de paragem – SWY, área de segurança de fim de pista – RESA, faixa de pista de caminho de circulação, locais para a verificação do altímetro, área de pré-soleira) cumprem os requisitos constantes do NTA 22A?

1.2. Características físicas

1.2.1. Afim de facilitar a verificação da conformidade das características físicas do aeródromo, os Estados podem utilizar o método de Código de Referência constado do NTA 22A. O Código de Referência fornece um método simples para interrelacionar as numerosas especificações relativas às características dos aeródromos, de modo a proporcionar uma série de instalações de aeródromo adequadas aos aviões destinados a operar no aeródromo;

1.2.2. O Operador de Aeródromo pode indicar no seu Manual de Operações de Aeródromo o código de referência escolhido para cada elemento da área de movimento, de modo a que o Estado possa verificar a conformidade das pistas e das vias de táxi e as suas características associadas em relação aos requisitos do código de referência, bem como outras especificações (resistência, características da superfície, declives);

1.2.3. Pistas

1.2.3.1. As características físicas estão em conformidade com o NTA 22A segundo o código de referência e o tipo de operação?

1.2.3.2. As distâncias declaradas publicadas estão em conformidade com a situação no local?

1.2.3.3. As áreas próximas da pista (bermas, faixa de pista, área livre de obstáculos – CWY, área de paragem – SWY, área de segurança de fim de pista – RESA, faixa de pista de caminho de circulação, locais para a verificação do altímetro, área de pré-soleira) estão em conformidade com o NTA 22A segundo o código de referência e o tipo de operação em termos de largura, comprimento, tipo de superfície, resistência, inclinações, nivelamento e objectos sobre eles?

1.2.3.4. As distâncias de separação pertinentes estão em conformidade com o regulamento aplicável e o código de referência e o tipo de operação?

1.2.4. Caminhos de Circulação

1.2.4.1. As características físicas (largura, raio de curvatura, sobrelargura, inclinações longitudinais e transversais, raio de curvatura de caminhos de circulação de saídas rápidas de saída, tipo de superfície, capacidade de suporte) estão em conformidade com o código de referência definido para cada caminho de circulação?

1.2.4.2. As bermas e faixas de caminhos de circulação estão em conformidade com o seu código de referência em termos de largura, tipo de superfície, inclinação e objetos sobre eles?

1.2.4.3. Os caminhos de circulação sobre pontes, os táxis nas pontes estão em conformidade com o seu código de referência em termos de largura?

1.2.4.4. As distâncias de separação pertinentes estão em conformidade com as normas aplicáveis e com o código de referência?

1.2.5. Vias de circulação de veículos

1.2.5.1. As Áreas de Espera existentes nos caminhos de circulação são implantadas no cruzamento de uma nas vias de circulação de veículos e de uma pista à distância em conformidade com o código de referência?

1.2.6. Área de Espera, Posições de Espera para Entrada na Pista, Posições de Espera Intermediária

1.2.6.1. As Área de Espera, Posições de Espera para Entrada na Pista, Posições de Espera Intermédias estão localizadas em conformidade com o código de referência e tipo de operação?

1.3. Sistemas Elétricos

1.3.1. Está disponível uma alimentação primária adequada?

1.3.2. Está disponível uma alimentação secundária adequada?

1.3.3. O tempo de comutação está adequado ao tipo de operação?

1.3.4. O serviço de tráfego aéreo (ATS) tem a informação automática sobre o estado das ajudas terrestres quando necessário?

1.4. Ajudas visuais

1.4.1. Marcas

1.4.1.1. Todas as marcas requeridas estão implantadas?

1.4.1.2. Estão localizadas no local adequado ao previsto no NTA 22A?

1.4.1.3. Tem as dimensões e cores necessárias?

1.4.1.4. Isto inclui, quando necessário:

1.4.1.4.1. Para as Pistas:

- Marca da designação de pista;
- Marca de soleira de pista;
- Marca de eixo de pista;
- Marca de bordo de pista;
- Marca do ponto alvo de aterragem;
- Marca de zona de toque;
- Marca de raquete de inversão.

1.4.1.4.2. Para os Caminhos de Circulação:

- Marca de eixo de caminho de circulação e Marca reforçada de eixo de caminho de circulação;
- Marca de bordo de caminho de circulação;
- Marca de posição de espera para entrada na pista;
- Marca de posição de espera intermediária.

1.4.1.4.3. Marca na Placa

1.4.1.4.4. Marca de instrução obrigatórias (que não têm de ser apresentadas, mas devem ser adequadas quando apresentadas)

1.4.1.4.5. Marcas de informação (que não têm de ser apresentadas, mas devem ser adequadas quando apresentadas)

1.4.1.4.6. Marca de posição de espera em vias de circulação de veículos

1.4.1.4.7. Marca de ponto do aeródromo para verificação de VOR

1.4.1.4.8. Marca de área de pré-soleira (superfície sem capacidade de suporte)

1.4.2. Sinais Verticais

1.4.2.1. Estão instaladas, quando necessário?

1.4.2.2. Estão localizadas no local adequado ao previsto no NTA 22A?

1.4.2.3. Tem as dimensões e cores necessárias?

1.4.2.4. Possuem um sistema adequado de iluminação, quando necessário?

1.4.2.5. Isto inclui, quando necessário:

1.4.2.5.1. Sinal Vertical de Instrução Obrigatória:

- Sinal Vertical de Designação de Pista;
- Sinal Vertical de Posição de Espera;
- Sinal Vertical de Posição de Espera CAT I, CAT II e CAT III; e
- Sinal de Entrada Proibida.

1.4.2.5.2. Sinal Vertical de Instrução Obrigatória:

- Sinal Vertical de Direção
- Sinal Vertical de Pista Livre
- Sinal Vertical de Saída de Pista
- Sinal Vertical de Destino
- Sinal Vertical de Posição de Espera em via de circulação de veículos;
- Sinal Vertical de Ponto do ponto de verificação do VOR; e
- Sinal Vertical de Identificação do Aeródromo.
- Sinal Vertical de Posição de Espera CAT I, CAT II e CAT III; e
- Sinal de Entrada Proibida.

1.4.3. Luzes

1.4.3.1. Estão instaladas, quando requeridas?

1.4.3.2. Estão localizadas e em número suficiente conforme o NTA 22A?

- 1.4.3.3. Tem as cores e níveis de brilho requeridos?
- 1.4.3.4. Cumprem com os requisitos de serventia e objetivos de manutenção?
- 1.4.3.5. São frangíveis, quando elevadas e requerido?
- 1.4.3.6. Isto inclui, quando necessário:
 - 1.4.3.6.1. Sistema de Iluminação de Aproximação;
 - 1.4.3.6.2. Sistemas de iluminação de guiamento para entrada na pista
 - 1.4.3.6.3. PAPI ou APAPI;
 - 1.4.3.6.4. Luzes de Pista
 - Luzes de identificação da soleira da pista;
 - Luzes de bordo da pista;
 - Luzes de soleira da pista e das asas laterais;
 - Luzes de extremidade da pista;
 - Luzes de eixo da pista;
 - Luzes da zona de toque da pista;
 - Luzes simples da zona de toque;
 - Luzes de área de paragem; e
 - Luzes da raquete de inversão.
 - 1.4.3.6.5. Luzes de Caminho de Circulação
 - Luzes de eixo do caminho de circulação;
 - Luzes de bordo do caminho de circulação;
 - Barras de paragem;
 - Luzes de posição de espera intermédia; e
 - Luzes indicadoras do caminho de circulação de saída rápida.
 - 1.4.3.6.6. Luzes de protecção de pista
 - 1.4.3.6.7. Luzes de posição de espera em vias de circulação de veículos
 - 1.4.3.6.8. Luzes de área indisponível
 - 1.4.3.6.9. Farol Aeronáutico
 - 1.4.3.6.10. Luzes de Obstáculo
- 1.4.4. Balizas
 - 1.4.4.1. Estão no implantadas, quando requerido?
 - 1.4.4.2. Estão localizadas e em número suficiente conforme o NTA 22A?
 - 1.4.4.3. Tem as cores requeridas?
 - 1.4.4.4. São frangíveis?
 - 1.4.4.5. Isto inclui, quando necessário:
 - 1.4.4.5.1. Balizas de bordo de caminhos de circulação;
 - 1.4.4.5.2. Balizas de eixo de caminhos de circulação;
 - 1.4.4.5.3. Balizas dos bordos de pista não pavimentada;

1.4.4.5.4. Balizas delimitadoras;

1.4.4.5.5. Balizas dos bordos da área de paragem; e

1.4.4.5.6. Balizas de bordo de caminhos de circulação não pavimentados.

1.4.5. Indicadores e Dispositivos de Sinalização

1.4.5.1. Indicador de direcção de vento

1.4.5.1.1. Está instalado em local apropriado?

1.4.5.1.2. Cumpre os requisitos de localização e características do NTA 22A?

1.4.5.1.3. Está iluminado, quando o aeroporto possui operações noturnas?

2. Serviços de Salvamento e Combate à Incêndio (SSCI)

Nota – A Infraestrutura, equipamentos e pessoal do SSCI devem ser verificados durante a Fase 1 (Inspeções Técnicas). Os itens relativos ao estabelecimento e implementação de procedimentos podem ser verificados na Fase 3 – Verificação em Campo (Inspeção de Certificação).

2.1. Nível de Protecção:

2.1.1. O nível de protecção é promulgado no AIP?

2.1.2. O Operador de Aeródromo dispõe de um procedimento para reavaliar regularmente o tráfego e atualizar o nível de protecção, incluindo a indisponibilidade?

2.1.3. O Operador de Aeródromo elaborou acordos com os serviços de informação aeronáutica, incluindo a ATS, para fornecer informações atualizadas em caso de alteração do nível de protecção?

2.2. Pessoal SCI:

2.2.1. O número de pessoal de SCI é compatível com o nível de protecção adequado à categoria SCI do aeródromo?

Nota – Orientações sobre a utilização de uma análise de recursos de tarefa na determinação do número mínimo de pessoal de SCI necessário podem ser encontradas no Instrutivo 22A.903.001.

2.2.2. A formação de todo o pessoal do RFF é adequada e monitorizada?

2.2.3. Estão disponíveis as instalações de formação, que podem incluir equipamento de simulação para a formação em incêndios de aviões?

2.2.4. Os procedimentos que o pessoal o SCI segue estão atualizados?

2.3. Resposta:

2.3.1. O SSCI possui um mapa atualizado da sua área de resposta, incluindo as vias de acesso?

2.3.2. O tempo de resposta está em conformidade com a regulamentação aplicável e é regularmente testado. Este controlo deve ser formalizado nos procedimentos de RFF?

2.3.3. O SSCI dispõe de procedimentos que descrevem esta resposta e asseguram que, em caso de incidente/acidente, um relatório seja escrito e arquivado?

2.3.4. É fornecido um sistema de comunicação e alerta entre o quartel de bombeiros, a torre de controlo e os veículos RFF?

2.4. Equipamento de salvamento e combate a incêndios:

2.4.1. O número de veículos SCI está de acordo com o NTA 22A?

2.4.2. O SSCI dispõe de um procedimento que descreve a manutenção dos veículos RFF e assegura que esta manutenção seja formalmente monitorizada?

2.4.3. Os tipos e quantidades dos agentes extintores, incluindo o fornecimento de reserva, são coerentes com o regulamento aplicável?

2.4.4. O vestuário de proteção e equipamento de apoio respiratório fornecidos são adequados em termos de qualidade e quantidade, em conformidade com a regulamentação aplicável, e o equipamento respiratório é devidamente controlado e as suas quantidades formalmente controladas?

2.4.5. Os equipamentos de salvamento específicos são fornecidos em número e tipo adequados quando a área a ser atendida pelo serviço RFF inclui água?

2.4.6. Qualquer outro equipamento exigido pela regulamentação aplicável é fornecido em número suficiente?

3. Gestão do Risco da Fauna

Nota – Os seguintes controlos sobre a gestão dos riscos da fauna podem ser verificados na Fase 1 Inspeção Técnica ou na Fase 3 – Verificação em Campo (Inspeção de Certificação).

3.1. O equipamento necessário é fornecido?

3.2. As vedações estão adequadas?

3.3. O Operador de Aeródromo tem um procedimento que descreve as ações tomadas para desencorajar a presença de fauna, incluindo:

3.3.1. Quem é responsável por essas ações e qual é a sua formação?

3.3.2. Como e quando estas ações são executadas, incluindo a comunicação e a apresentação dessas ações?

3.3.3. Qual equipamento é utilizado para conduzir estas ações?

3.3.4. Análises das proximidades do aeródromo e das ações preventivas a tomar posteriormente para desencorajar a fauna?

3.3.5. Controlo destas ações, incluindo, se for caso disso, a realização de avaliações adequadas sobre a fauna?

3.3.6. Coordenação com a ATS;

3.4. O Operador de Aeródromo tem um procedimento para:

3.4.1. Registrar e analisar os incidentes que envolvem fauna?

3.4.2. Recolher os restos mortais da fauna?

3.4.3. Controlar as ações corretivas a tomar posteriormente; e

3.4.4. Reportar aos incidentes do Estado envolvendo fauna?

C.2 VERIFICAÇÃO EM CAMPO (INSPECÇÃO DE CERTIFICAÇÃO)

A verificação no local dos procedimentos do Operador de Aeródromo deve incluir:

1. Dados do aeródromo e sistema de reporte

- 1.1. Completude, correcção e integridade dos dados comunicados de acordo com o AIP:
 - 1.1.1. Recolha de dados, incluindo o estado da área de circulação e das suas instalações;
 - 1.1.2. Verificações de validade dos dados;
 - 1.1.3. Transmissão de dados;
 - 1.1.4. Modificações aos dados publicados, permanentes ou não;
 - 1.1.5. Verificação das informações uma vez publicadas;
 - 1.1.6. Atualização de informação após as obras de construção;
- 1.2. Coordenação formal com a ATS;
- 1.3. Coordenação formal com os serviços de informação aeronáutica (AIS);
- 1.4. Publicação das informações requeridas nas publicações aeronáuticas;
- 1.5. Informações publicadas de acordo com a situação no local;

2. Acesso à área de movimento

- 2.1. Um plano atualizado que indique claramente todos os pontos de acesso à área de circulação;
- 2.2. Um procedimento que descreva a inspeção dos pontos de acesso e das vedações;

Nota - Os procedimentos de acesso às áreas de manobra são muitas vezes marcadamente diferentes dos das áreas da Placa.

3. Plano de Emergência no Aeródromo (PEA)

- 3.1. Um plano de emergência do aeródromo atualizado, que inclui:
 - 3.1.1. Exercícios regulares em relação ao plano de emergência;
 - 3.1.2. Um procedimento que descreva as tarefas do plano de emergência;
 - 3.1.3. Que o Operador de Aeródromo verifica regularmente as informações constantes do plano de emergência, incluindo a manutenção de uma lista atualizada das pessoas e dos dados de contacto no plano de emergência;
 - 3.1.4. Um procedimento que descreva as suas funções e responsabilidades em caso de emergência;
 - 3.1.5. Um procedimento que descreva a participação e a coordenação com outras agências durante emergências;
 - 3.1.6. Que está disponível o equipamento mínimo de emergência necessário, incluindo um centro de operações de emergência devidamente equipado e posto de comando móvel;

4. Plano Salvamento e Combate a Incêndios (PSCI)

- 4.1. Antes da Inspeção de Certificação, já deve ter sido efectuada uma Inspeção Técnica dos diferentes elementos dos serviços de SSCI conforme o Apêndice C.1 - Inspeções Técnicas.
- 4.2. Os controlos a efectuar durante a Inspeção de Certificação ao aeródromo consistem apenas em verificar a aplicação oportuna do plano de acção corretiva subsequente à inspeção técnica.

4.3. Caso durante a Inspeção Técnica não tenham sido avaliados o estabelecimento e implementação dos procedimentos do SSCI, os mesmos devem ser verificados durante a Inspeção de Certificação.

4.4. Se a Inspeção de Certificação revelar novas não conformidades, as mesmas devem ser incluídas no relatório de Inspeção de Certificação.

5. Plano de Remoção de Aeronaves Fora de Serviço (PRAFS)

5.1. Se existe um plano de remoção de um avião inoperante, que descreva o papel e a responsabilidade do Operador de Aeródromo, incluindo a coordenação necessária com outras entidades e os meios disponíveis ou que possam ser disponibilizados.

6. Inspeção da área de movimento

6.1. Um procedimento para assegurar a coordenação com o ATS para a inspeção da área de movimento;

6.1.1. Descrever as inspeções, se efetuadas pelo Operador de Aeródromo, incluindo:

6.1.2. Frequência e âmbito;

6.1.3. Relatórios, transmissões e arquivamento;

6.1.4. Acções a tomar e o seu controlo;

6.1.5. Avaliar, medir e reportar as características da superfície da pista quando a pista estiver molhada ou contaminada e a sua subsequente promulgação ao ATS ou informação sobre o RCR (GRF) quando implementado.

7. Manutenção da área de movimento

7.1. Um procedimento para medir periodicamente as características de atrito superficial da pista, avaliando a sua adequação e quaisquer medidas necessárias;

7.2. Assegurar a gestão de um plano de manutenção a longo prazo, incluindo a gestão das características de atrito de superfície da pista, pavimento, ajudas visuais, esgrima, sistemas de drenagem e sistemas eléctricos e edifícios;

8. Ajudas visuais e sistemas eléctricos de aeródromo

8.1. Se o Operador de Aeródromo for responsável pela manutenção de ajudas visuais e sistemas eléctricos, existem procedimentos que descrevem:

8.1.1. As tarefas de rotina e de emergência, incluindo inspeções de ajudas luminosas e não luminosas e a sua manutenção de frequência e alimentação;

8.1.2. Comunicação, transmissão e apresentação de relatórios;

8.1.3. Acompanhamento das acções subsequentes;

8.1.4. Coordenação com a ATS;

8.2. Se o Operador de Aeródromo não estiver encarregue da manutenção de ajudas visuais e de sistemas eléctricos, a organização responsável deve ser claramente identificada, garantindo a necessidade de existirem procedimentos formais de coordenação com o Operador de Aeródromo, incluindo os objectivos acordados;

8.3. É tida em conta a marcação de obstáculos

9. Segurança operacional durante obras ou serviços de manutenção no aeródromo

9.1. Ao executar obras ou serviços de manutenção no aeródromo:

9.1.1. Um procedimento que descreva a notificação necessária às diferentes partes interessadas;

- 9.1.2. Avaliação dos riscos do trabalho do aeródromo;
- 9.1.3. Funções e responsabilidades das diferentes partes, incluindo a sua relação e a aplicação de medidas de segurança;
- 9.1.4. Controlo de segurança durante o trabalho;
- 9.1.5. Reabertura de instalações, se for caso;
- 9.1.6. Coordenação necessária com o ATS.

10. Gestão da Placa

- 10.1. Um procedimento para assegurar a coordenação com a ATS;
 - 10.1.1. A utilização de aviões aceitáveis para cada parque de estacionamento formalmente identificado;
 - 10.1.2. É fornecida uma linha de segurança de placa em conformidade;
 - 10.1.3. Instruções gerais de segurança para todos os agentes na área da placa;
 - 10.1.4. O posicionamento do *pushback* das aeronaves.

11. Segurança Operacional na Placa

- 11.1. Um procedimento de inspeção da área da placa.
- 11.2. Existe coordenação com outras partes que acedem à placa, tais como empresas de abastecimento e outras agências de assistência em terra.

12. Veículos na área de movimento

- 12.1. Um procedimento para assegurar que os veículos da área de movimento estejam devidamente equipados;
- 12.2. Os condutores seguiram a formação adequada;
- 12.3. Se o Operador de Aeródromo for responsável pela formação dos condutores de veículos na área de manobras, está disponível um plano de formação adequado, incluindo acções de formação e de sensibilização recorrentes;
- 12.4. Se o Operador de Aeródromo não estiver encarregue desta formação ou de parte desta formação, o prestador de serviços está claramente identificado e existe uma coordenação formal entre eles;

Nota - As orientações sobre os conhecimentos exigidos pelos operadores de veículos podem ser encontradas no NTA 22A, Apêndice F19.

13. Gestão de Riscos da Fauna

Nota – Os controlos da gestão dos riscos da fauna podem ser uma inspeção técnica ou incluídos na verificação no local dos procedimentos do operador:

- 13.1. Se o domínio não tiver sido inspeccionado durante as inspeções técnicas, a equipa de verificação no local deverá verificar os pontos enumerados no item 3.3do Apêndice C.1;
- 13.2. Se tiver sido efectuada uma inspeção técnica antes da verificação no local, esta consiste em verificar a aplicação oportuna do plano de acção corretiva subsequente à inspeção técnica;
- 13.3. Se a Inspeção de Certificação revelar novas não conformidades, estes devem ser incluídos no relatório da Inspeção de Certificação.

14. Obstáculos

- 14.1. Um procedimento para assegurar a constituição de um quadro de obstáculos;

14.2. Um procedimento de controlo de obstáculos que descreve os controlos, a sua frequência, apresentação e acções de seguimento;

14.3. Um procedimento para garantir que os obstáculos não representam um perigo para a segurança e que sejam tomadas medidas adequadas quando necessário;

15. Mercadorias Perigosas;

15.1. Um procedimento para assegurar as acções necessárias pelos Operadores de Aeródromo quando for informado sobre a existência de Mercadorias Perigosas no Aeródromo, que inclui coordenação com o Centro de Operações de Emergência.

16. Operações de baixa visibilidade

16.1. Existe uma coordenação entre o Operador de Aeródromo e a ATS, incluindo a sensibilização para o estado dos procedimentos de baixa visibilidade (LVP) e a deterioração das ajudas visuais;

16.2. Um procedimento que descreva as acções a tomar quando o LVP está em processo (controlo do veículo, medição do alcance visual, se necessário);

17. Coordenação com elementos dos Serviços de Tráfego Aéreo (ATS)

17.1. Existe um procedimento, Carta de Acordo Operacional ou Acordo de Nível de Serviço (SLA) entre o Operador de Aeródromo e os Serviços de Tráfego Aéreo (ATS), visando a garantia da correcta coordenação das operações do aeródromo.

18. Verificação do SGSO IN-SITU

18.1. No mínimo, os itens a estarem em vigor aquando da concessão da certificação são:

18.1.1. Política de segurança: foi apoiada pelo executivo responsável uma política de segurança para refletir os compromissos assumidos pela organização em matéria de segurança;

18.1.2. Estrutura organizacional do operador: o Operador de Aeródromo nomeou um executivo responsável e um gestor de segurança;

18.2. O gestor de segurança operacional deve ser independente de qualquer tarefa operacional no que diz respeito à segurança do aeródromo. Os critérios de avaliação da estrutura SGSO do operador podem ser adaptados à dimensão do operador, nomeadamente no que se refere à independência do gestor de segurança operacional;

18.3. A capacidade e a competência do Operador de Aeródromo devem ser avaliadas de modo a garantir um compromisso de gestão suficiente e a responsabilidade pela segurança no aeródromo. Isto é geralmente conseguido através da competência do executivo responsável;

18.3.1. Responsabilidades e atribuições: o Operador de Aeródromo definiu formalmente as responsabilidades de cada membro do pessoal em matéria de segurança operacional, bem como as linhas de responsabilidade;

18.3.2. Formação: o Operador de Aeródromo monitoriza formalmente a formação do pessoal e dos subcontratantes, garantindo a sua adequada e toma medidas quando necessário;

18.3.3. Relatório de acidentes e incidentes: o Operador de Aeródromo dispõe de um procedimento que garanta que:

18.3.3.1. Os incidentes são comunicados pelo pessoal e pelos subcontratantes, incluindo uma descrição das acções em vigor, a fim de poderem reportá-las;

18.3.3.2. Os incidentes são analisados prontamente e as acções a tomar são subsequentemente controladas;

18.3.3.3. Os relatórios e análises dos incidentes são apresentados;

18.3.3.4. Incidentes são comunicados à ANAC;

18.3.3.5. Está em vigor uma coordenação com outras partes interessadas;

18.3.4. Riscos existentes no aeródromo: um procedimento para identificar, analisar e avaliar os riscos para o funcionamento seguro das aeronaves e implementar medidas mitigadoras adequadas;

18.3.5. Avaliação dos riscos e mitigação das alterações: um procedimento que garanta que, para qualquer alteração no aeródromo, o seu impacto na segurança seja analisado, enumerando os riscos subsequentes que poderiam ser gerados. Este procedimento descreve quem conduz a análise, quando e como os perigos são monitorizados, que acções são subsequentemente tomadas e os critérios que conduzem à análise. Estas avaliações são arquivadas;

18.3.6. Indicadores de Segurança Operacional: O Operador de Aeródromo define e monitoriza os seus próprios indicadores de segurança operacional que ilustram os seus critérios, a fim de poder analisar as potenciais deficiências;

Nota - Assegurar a coordenação com indicadores de segurança operacional acima, tal como definido pelo ANAC.

18.3.7. Auditorias de Segurança Operacional: O Operador de Aeródromo dispõe de um programa de auditoria de segurança operacional que inclui um programa de formação para os intervenientes;

18.3.8. Promoção da Segurança Operacional: O Operador da Aeródromo deve ter um processo para promover informações relacionadas com a segurança operacional.

APÊNDICE D: METODOLOGIA PARA A CLASSIFICAÇÃO DAS NÃO CONFORMIDADES DAS INSPECÇÕES TÉCNICAS OU INSPECÇÃO DE CERTIFICAÇÃO

1. A metodologia proposta para a condução da Classificação das não conformidades visa definir quais das não conformidades identificadas devem ser necessariamente resolvidas pelo Operador de Aeródromo antes da emissão do respectivo Certificado conforme disposto no NTA 22C.103.f) e quais podem ser resolvidas após a Certificação do Aeródromo, desde que o Operador apresente e seja aprovado pela ANAC um PAC de acordo com o 22C.103.e) contendo pelo menos:

- 1.1. A solução definitiva para a correção de cada não conformidade com o seu detalhamento;
- 1.2. Um prazo adequado para a correção de cada não conformidade, bem como prazos intermediários para o monitoramento da ANAC no caso em que o prazo final seja maior do que 1 (um) ano;
- 1.3. Medidas de Mitigação (Existentes ou Adicionais) adequadas para cada não conformidade.

2. Para cada não conformidade, a Equipa de Inspeção avalia as seguintes variáveis:

- 2.1. Impacto na Segurança Operacional? (unidimensional);
- 2.2. Dificuldade para solução? (Custo e Prazo);
- 2.3. Possibilidade de Mitigar o Risco da não conformidade?

3. Para as variáveis acima serão utilizadas as seguintes categorias (Opções de Resposta):

Pergunta	Impacto na Segurança Operacional? (unidimensional)	Dificuldade para solução? (Custo e Prazo)	Possibilidade de Mitigar o Risco da não conformidade?
Opções de Resposta	<ul style="list-style-type: none"> • Muito Alto • Alto • Médio • Baixo • Muito Baixo 	<ul style="list-style-type: none"> • Alta • Média • Baixa 	<ul style="list-style-type: none"> • Sim • Não

4. Com base na definição, para cada não conformidade, das variáveis constantes em 2.1, 2.2, 2.3 deste Apêndice por meio das categorias constantes em 3, utiliza-se a Matriz de Decisão constante baixo para definir se a não conformidade deve necessariamente ser resolvida antes da Concessão do Certificado de Aeródromo ou se é possível que a não conformidade seja resolvida após a certificação, desde que um PAC seja aprovado conforme o 22C.103.e).

Tabela 1 - Matriz de Decisão para Classificação das não conformidades

Matriz de Decisão				
É necessário resolver a não conformidade como condição para Emissão do Certificado?		Dificuldade de Solução		
		Alta	Média	Baixa
Risco	Muito Alto	Sim	Sim	Sim
	Alto	Não, se puder ser mitigado.	Sim	Sim
	Médio	Não, se puder ser mitigado	Não, se puder ser mitigado	Sim
	Baixo	Não	Não	Não, se puder ser mitigado
	Muito Baixo	Não	Não	Não

APÊNDICE E: MODELO DO CERTIFICADO DE AERÓDROMO

Certificado de Aeródromo

Número do Certificado

Nome do Aeródromo

Nome do Operador de Aeródromo

Em conformidade com o disposto na Lei n.º 14/19 de 23 de Maio – Lei da Aviação Civil, da Lei n.º 28/21 de 25 de Outubro – Lei da Autoridade Nacional da Aviação, conjugado com o parágrafo 22A.011 do Normativo técnico aeronáutico 22A e alínea b) do parágrafo 22C.103 do Normativo técnico aeronáutico 22C, aprovados pelo Despacho n.º 731/22 de 9 de Setembro em Diário da República, a **Autoridade Nacional de Aviação Civil de Angola (ANAC)** emite o presente **Certificado de Aeródromo** que autoriza o Operador de Aeródromo em epígrafe a operar o aeródromo em referência para a realização de voos internacionais de acordo com as Especificações Operacionais em anexo ao presente e em conformidade com o Manual de Operações do Aeródromo (MOA) aprovado pela ANAC.

A Autoridade Nacional de Aviação Civil pode suspender ou cancelar este Certificado de Aeródromo a qualquer momento, caso o operador aeroportuário não cumpra com as disposições estabelecidas na Lei da Aviação Civil, nos Normativos Técnicos Aeronáuticos e demais legislação em vigor e aplicável.

Este Certificado de Aeródromo possui uma validade de 5 anos, a contar da data de emissão e permanece em vigor até que seja transferido, suspenso ou cancelado.

A Presidente de Conselho de Administração da ANAC

Data de Emissão

Especificações Operacionais do Certificado de Aeródromo n.º

Nome do Aeródromo	
Indicador de Lugar	
Coordenadas do ARP	
Código de Referência	
Aeronave Crítica (Modelo)	
Condições de Operação	
Tipo de operação por Pista	
Categoria de Salvamento e Combate à Incêndio (SCI)	
Autorização de Operação Especial	
Outras	