Sexta-feira, 9 de Setembro de 2022 II Série – N.º 135

DIÁRIO DA REPÚBLICA

ÓRGÃO OFICIAL DA REPÚBLICA DE ANGOLA

Preço deste número - Kz: 13.600,00

Toda a correspondência, quer oficial, quer relativa a anúncio e assinaturas do «Diário da República», deve ser dirigida à Imprensa Nacional - E.P., em Luanda, Rua Henrique de Carvalho n.º 2, Cidade Alta, Caixa Postal 1306, www.imprensanacional.gov.ao - End. teleg.: «Imprensa».

ASSINATURA

	Ano
As três séries	Kz: 1 675 106,04
A 1.ª série	Kz: 989.156,67
A 2.ª série	Kz: 517.892,39
A 3.ª série	Kz: 411.003,68

O preço de cada linha publicada nos Diários da República 1.ª e 2.ª série é de Kz: 75.00 e para a 3.ª série Kz: 95.00, acrescido do respectivo Imposto de Selo, dependendo a publicação da 3.ª série de depósito prévio a efectuar na tesouraria da Imprensa Nacional - E. P.

SUMÁRIO

Ministério da Saúde

Despacho n.º 4305/22:
Promove Francisco João dos Santos para a categoria de Oficial Administrativo Principal.

Despacho n.º 4306/22:
Promove Josefina Pedro Alberto para a categoria de Auxiliar de Limpeza Principal.

Despacho n.º 4307/22:
Promove Olga António Araújo Jorge para a categoria de Encarregada Qualificada.

Despacho n.º 4308/22:
Promove Manuela da Costa Neto para a categoria de Técnica Superior de 1.ª Classe.

Despacho n.º 4309/22:
Promove Maria Francisco Miguel para a categoria de Auxiliar Administrativa Principal.

Despacho n.º 4310/22:
Promove Ricardo Victorino para a categoria de Encarregado não Qualificado.

Despacho n.º 4311/22:
Promove Teresa Domingos Luís para a categoria de Auxiliar de Limpeza Principal.

Despacho n.º 4312/22:
Promove Alfredo Mateus Gomes para a categoria de Encarregado não Qualificado.

Despacho n.º 4313/22:
Nomeia Amilton Vidal da Silva Bota para o cargo de Chefe do Departamento Provincial do Instituto Nacional de Emergências Médicas de Angola, no Uíge.

Despacho n.º 4314/22:
Nomeia Edson Arante de Almeida Pena para o cargo de Chefe do Departamento Provincial do Instituto Nacional de Emergências Médicas de Angola, no Cuando Cubango.

Despacho n.º 4315/22:
Nomeia Estes Haxi Inácio para o cargo de Chefe do Departamento Provincial do Instituto Nacional de Emergências Médicas de Angola, no Moxico.

Despacho n.º 4316/22:
Nomeia Katheryne Yunilka Chaves Martins para o cargo de Chefe do Departamento Provincial do Instituto Nacional de Emergências Médicas de Angola, na Huíla.

Despacho n.º 4317/22:
Nomeia Osvaldo Mairel de Freitas para o cargo de Chefe do Departamento Provincial do Instituto Nacional de Emergências Médicas de Angola, no Cunene.

Despacho n.º 4318/22:
Nomeia Moisés Nicolau Catráio Francisco para o cargo de Chefe do Departamento Provincial do Instituto Nacional de Emergências Médicas de Angola, em Malanje.

Autoridade Nacional da Aviação Civil

Despacho n.º 731/22:
Aprova os Normativos Técnicos Aeronáuticos n.os 22A — sobre o Projecto e Operações de Aeródromos, 22B — sobre o Projecto e Operações de Heliportos e 22C — sobre Processos e Obrigações Aplicáveis aos Operadores de Aeródromos e nas suas Zonas Circundantes de Protecção. — Revoga toda a legislação que contrarie o disposto no presente Despacho, nomeadamente o Decreto Executivo n.º 128/21, de 14 de Maio.

MINISTÉRIO DA SAÚDE

Despacho n.º 4305/22
de 9 de Setembro

Em conformidade com os poderes delegados pelo Presidente da República, nos termos do artigo 137.º da Constituição da República de Angola, e de acordo com a alínea e) do n.º 2 do artigo 5.º do Estatuto Orgânico do Ministério da Saúde, aprovado pelo Decreto Presidencial n.º 277/20, de 26 de Outubro, conjugado com o artigo 1.º do Despacho Conjunto n.º 259/22, de 26 de Janeiro, determino:

1. É Francisco João dos Santos, Agente n.º 04094966, 2.º Oficial, promovido para a categoria de Oficial Administrativo Principal.

2. O presente Despacho entra imediatamente em vigor.

Publique-se.

Luanda, aos 20 de Julho de 2022.

A Ministra, *Silvia Paula Valentim Lutucuta.*

(22-6496-K-MIA)

Despacho n.º 4317/22
de 9 de Setembro

Em conformidade com os poderes delegados pelo Presidente da República, nos termos do artigo 137.° da Constituição da República de Angola, e de acordo com a alínea e) do n.° 2 do artigo 5.° do Estatuto Orgânico, aprovado pelo Decreto Presidencial n.° 277/20, de 26 de Outubro, determino:

1. É Osvaldo Mairel de Freitas, Enfermeiro de 1.ª Classe, Agente n.° 88052252, nomeado, em comissão ordinária de serviço, para exercer o cargo de Chefe do Departamento Provincial do Instituto Nacional de Emergências Médicas de Angola — Cunene.

2. O presente Despacho entra imediatamente em vigor.

Publique-se.

Luanda, aos 20 de Julho de 2022.

A Ministra, *Silvia Paula Valentim Lutucuta.*

(22-6496-L-MIA)

Despacho n.° 4318/22
de 9 de Setembro

Em conformidade com os poderes delegados pelo Presidente da República, nos termos do artigo 137.° da Constituição da República de Angola, e de acordo com a alínea e) do n.° 2 do artigo 5.° do Estatuto Orgânico, aprovado pelo Decreto Presidencial n.° 277/20, de 26 de Outubro, determino:

1. É Moisés Nicolau Catráio Francisco, Enfermeiro de 1.ª Classe, Agente n.° 98359603, nomeado, em comissão ordinária de serviço, para exercer o cargo de Chefe do Departamento Provincial do Instituto Nacional de Emergências Médicas de Angola — Malanje.

2. O presente Despacho entra imediatamente em vigor.

Publique-se.

Luanda, aos 20 de Julho de 2022.

A Ministra, *Silvia Paula Valentim Lutucuta.*

(22-6496-M-MIA)

AUTORIDADE NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL

Despacho n.º 731/22
de 9 de Setembro

Considerando que a Organização da Aviação Civil Internacional tem regularmente actualizado as normas e práticas recomendadas (SARPs) por via das Emendas aos Anexos ou Documentos da Convenção de Chicago, que regulam as várias matérias técnico-operacionais que disciplinam a aviação civil global;

Por deliberação do Conselho de Administração, na Segunda Sessão Extraordinária de 8 de Agosto de 2022, nos termos da alínea b) do n.° 1 do artigo 22.° da Lei n.° 28/21, de 25 de Outubro — Lei da Autoridade da Aviação Civil;

Nestes termos e fundamentos, em conformidade com o disposto na Lei n.° 14/19, de 23 de Maio — Lei da Aviação Civil, do artigo 11.°, n.° 1, alínea c) e o artigo 58.° e seguintes, conjugado com a alínea b) do n.° 6 do artigo 11.° e alíneas bb) e ee) do n.° 1 do artigo 22.° e o n.° 4 do artigo 24.°, todos da Lei n.° 28/21, de 25 de Outubro — Lei da Autoridade Nacional da Aviação Civil, determino:

ARTIGO 1.°
(Aprovação)

1. São aprovados os Normativos Técnicos Aeronáuticos, designadamente:

a) NTA n.° 22A — Sobre o Projecto e Operações de Aeródromos;

b) NTA n.° 22B — Sobre o Projecto e Operações de Heliportos; e

c) NTA n.° 22C — Sobre Processos e Obrigações Aplicáveis aos Operadores de Aeródromos e nas suas Zonas Circundantes de Protecção, que são parte integrante do presente Despacho.

ARTIGO 2.°
(Revogação)

É revogada toda legislação que contrarie o disposto no presente Despacho, nomeadamente o Decreto Executivo n.° 128/21, de 14 de Maio.

ARTIGO 3.°
(Dúvidas e omissões)

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

ARTIGO 4.°
(Entrada em vigor)

O presente Despacho entra em vigor na data da sua publicação.

Publique-se.

Luanda, aos 16 de Agosto de 2022.

A Presidente do Conselho de Administração, *Amélia Domingues Kuvingua.*

ANAC AUTORIDADE NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL

NORMATIVO TÉCNICO AERONÁUTICO
NTA 22C - Emenda 00

Processos e Obrigações aplicáveis aos Operadores de Aeródromos ou Heliportos e nas suas Zonas Circundantes de Protecção

Aprovação: Despacho n.º 731/22, de 9 de Setembro de 2022

Índice

PARTE A : GENERALIDADES 4
22C.001 Aplicabilidade 4
22C.003 Definições 4
22C.005 Abreviaturas 5
22C.007 Categorização de Aeródromos 6
22C.009 Código de Referência do Aeródromo 6

PARTE B : CERTIFICAÇÃO DE AERÓDROMO 7
22C.101 Obrigatoriedade da obtenção do Certificado de Aeródromo 7
22C.103 Requisitos para a obtenção de Certificado de Aeródromo 7
22C.105 Processo de Certificação de Aeródromo 8
22C.107 Manual de Operação de Aeródromo (MOA) 8
22C.109 Emendas ao MOA 9
22C.111 Sistema de Gestão da Segurança Operacional 9
22C.113 Auditorias Internas 10
22C.115 Programa de Formação do Operador de Aeródromo - PFOA 10
22C.117 Plano de Gestão do Perigo da Fauna - PGPF 10
22C.119 Comité de Segurança Operacional de Pista - RST 10
22C.121 Certificado de Aeródromo 11
22C.122 Validade, Revalidação e Cancelamento de Certificado 11
22C.123 Transferência da Titularidade do Certificado de Aeródromo 11
22C.127 Certificado Provisório para Abertura ao Tráfego de um novo Aeródromo Internacional 12
22C.129 Obrigações adicionais do Detentor de Certificado de Aeródromo 13
22C.131 Supervisão Contínua de Aeródromo Certificado 13

PARTE C : CADASTRO DE AERÓDROMO OU HELIPORTO 15
22C.201 Obrigatoriedade da obtenção do Registo de Aeródromo ou Cadastro de Heliporto 15
22C.203 Requisitos para a obtenção do Registo de Aeródromo ou Heliporto 15
22C.205 Processo de Cadastro de Aeródromo ou Heliporto 16
22C.207 Registo do Aeródromo ou Heliporto 16
22C.209 Validade, Revalidação e Cancelamento do Registo 16
22C.211 Transferência da Titularidade do Registo 17
22C.213 Obrigações adicionais do Detentor de Registo de Aeródromo ou Heliporto 17
22C.215 Supervisão Contínua de Aeródromo Cadastrado 18
22C.217 Utilização Excepcional de Aeródromos e Heliportos Não Cadastrados 18

PARTE D : CADASTRO DE HELIPORTO EM ÁGUA 19
22C.301 Obrigatoriedade da Obtenção do Registo de Heliporto em Água 19
22C.303 Requisitos para Obtenção do Registo de Heliporto em Água 19
22C.305 Processo de Cadastro Heliporto em Água 19
22C.307 Registo de Heliporto em Água 19

22C.309 Validade, Revalidação e Cancelamento do Registo de Heliporto em Água 19
22C.311 Transferência da Titularidade do Registo de Heliporto em Água 20
22C.313 Autorização Provisória de Operação de Heliporto em Água 20

PARTE E : AUTORIZAÇÃO PRÉVIA DE CONSTRUÇÃO OU MODIFICAÇÃO DE AERÓDROMO PÚBLICO OU HELIPORTO PÚBLICO 22
22C.401 Obrigatoriedade de Autorização Prévia de Construção ou Modificação de Aeródromo ou Heliportos 22
22C.403 Processo de Autorização Prévia de Construção ou Modificação de Aeródromo ou Heliportos 22
22C.405 Requisitos adicionais para a obtenção do Autorização Prévia de Construção ou Modificação de Aeródromo ou Heliporto 22
22C.407 Segurança Operacional durante obras em Aeródromos ou Heliportos 23

PARTE F : PLANO DE ZONA DE PROTECÇÃO DE AERÓDROMO OU HELIPORTO 25
22C.501 Generalidades 25
22C.503 Plano Básico de Zona de Protecção de Aeródromo ou Heliporto 25
22C.505 Estudo Aeronáutico para Obstáculos 26
22C.507 Objecto Projectado no Espaço Aéreo - OPEA 26

PARTE G : UTILIZAÇÃO E EXPLORAÇÃO DE AERÓDROMOS PÚBLICOS 28
22C.601 Obrigações do Operador do Aeródromo Público 28
22C.603 Proibições em Aeródromos Públicos 28
22C.605 Evento de Segurança Operacional – ESO 29
22C.607 Divulgação de Informação Aeronáutica 29
22C.609 Inspecções Regulares e Extraordinárias 30
22C.611 Controlo de Obstáculos 30
22C.613 Avisos de Perigo 31
22C.615 Responsáveis Operacionais de um Aeródromo Público 31
22C.617 Director do Aeródromo 31
22C.619 Responsável pela Gestão da Segurança Operacional; 32
22C.621 Responsável pela Operações Aeroportuária 32
22C.623 Responsável pela Manutenção Aeroportuária 33
22C.625 Responsável pela Resposta à Emergência Aeroportuária 33
22C.627 Processo Especial 33

PARTE H : OPERADOR DE HELIPORTO 34
22C.701 Obrigações do Operador de Heliporto 34
22C.703 Director do Heliporto 34
22C.705 Processo Especial 35
22C.707 Treinamento de Pessoal 35
22C.709 Documentação 36

PARTE I : ISENÇÕES E DESVIOS 37
22C.801 Isenções 37
22C.803 Avaliação de Segurança Operacional 37
22C.805 Compatibilidade do Aeródromo 38
22C.807 Estudo aeronáutico 38

PARTE J : DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS 39
22C.901 Disposições Transitórias 39

LISTA DE EMENDAS E CORRIGENDAS

EMENDAS			
No.	Data de Registo	Data Efectiva	Introduzida por

CORRIGENDAS			
No.	Data de emissão	Data Efectiva	Introduzida por

PARTE A: GENERALIDADES

22C.001 Aplicabilidade

a) Este Normativo Técnico Aeronáutico – NTA 22C estabelece os processos e obrigações aplicáveis aos Operadores de Aeródromos ou Heliportos, ou a qualquer pessoa singular ou colectiva, de direito público ou privado, nacional ou estrangeira, que pretenda operar aeródromos ou heliportos em Angola.

b) A Parte F: Plano De Zona De Protecção De Aeródromo Ou Heliporto aplica-se também à:

(1) Todas as pessoas singulares ou colectivas que pretendam construir ou ampliar estruturas que possam ser um perigo para a continuidade e segurança das operações aéreas e devem obedecer aos parâmetros de restrições deste Normativo Técnico Aeronáutico.

(2) Entidades provinciais e municipais responsáveis pela gestão do uso de terra e concessão de licenças e autorizações para a implantação de edificações e/ou realização das actividades tratadas neste Normativo Técnico Aeronáutico.

22C.003 Definições

a) Para o propósito deste Normativo, aplicam-se as seguintes definições:

Aeródromo certificado: Aeródromo cujo operador foi atribuído um certificado de aeródromo.

Aeronave Crítica: Avião ou helicóptero cujas características físicas e operacionais sejam as mais exigentes para uma determinada infra-estrutura aeroportuária.

Avaliação de Segurança Operacional (ASO): Um elemento de um processo de gestão de riscos de SGSO que é usado para avaliar preocupações de segurança decorrentes, entre outras causas, de desvios das regras e regulamentos aplicáveis, mudanças identificadas em um aeródromo ou quando surgem quaisquer outras preocupações sobre segurança operacional.

Certificado de Aeródromo: Certificado emitido pela Autoridade Nacional da Aviação Civil de acordo com a legislação aplicável para a operação de um aeródromo.

Especificações Operacionais: Conjunto de informações que caracterizam a operação que pode ser conduzida no aeródromo, considerando a infraestrutura disponível e os procedimentos estabelecidos no Manual do Aeródromo (MOA), assim como as restrições de uso do aeródromo.

Estudo Aeronáutico: Estudo elaborado pelo Operador de Aeródromo que documenta a avaliação do impacto de não-conformidades em relação aos padrões estabelecidos no NTA 22A, NTA 22B ou NTA 22C, avaliando os riscos associados e estabelecendo soluções alternativas que alcancem um nível aceitável de segurança operacional, podendo conter uma ou mais Avaliações de Segurança Operacional (ASO) ou Estudos de Compatibilidade

Estudo de Compatibilidade: Estudo elaborado pelo Operador de Aeródromo para abordar o impacto da introdução de um tipo de aeronave ou procedimento que represente uma operação mais exigente que aquela autorizada pelas Especificações Operacionais do aeródromo.

Evento de Segurança Operacional (ESO): acidentes, incidentes graves, incidentes, ocorrências de solo, ocorrências anormais ou qualquer situação de risco que cause ou tenha o potencial de causar dano, lesão ou ameaça à viabilidade da operação aeroportuária ou aérea.

Manual do Aeródromo (MOA): Documento, ou conjunto de documentos, elaborado pelo Operador de Aeródromo, contendo as regras, padrões e práticas adoptadas no aeródromo.

Operador de Aeródromo/Heliporto: Pessoa singular ou colectiva, de direito público ou privado, nacional ou estrangeira, que tenha sido concedida, mesmo sem fins lucrativos, a exploração comercial, administração, manutenção e operação de um aeródromo ou heliporto.

Sistema de Gestão de Segurança (SGSO): Uma abordagem sistemática para a gestão da segurança, incluindo estruturas organizacionais, prestação de contas, políticas e procedimentos necessários.

Registo de Aeródromo: Documento emitido pela ANAC que autoriza o detentor a operar o referido aeródromo exclusivamente para operações domésticas e identifica os serviços aéreos públicos autorizados, por meio das Especificações Operacionais.

b) Neste Normativo, quando houver referência à:

(1) "Heliportos", refere-se apenas aos Heliportos em Terra, conforme o NTA 22B.

(2) "Heliportos em Água", refere-se às Heliplataformas e Heliportos a Bordo de Embarcações, conforme o NTA 22B.

22C.005 Abreviaturas

a) Para efeitos do presente Normativo, entende-se por:

AIP (*Aeronautical Information Publication*): Publicação de informação aeronáutica emitida sob a responsabilidade do Estado angolano;

AIS (*Aeronautical Information Service*): Serviço de informação aeronáutica;

ASO: Avaliação de Segurança Operacional

ESO: Evento de Segurança Operacional

IPARF: Identificação do Perigo e Avaliação do Risco da Fauna;

MAC: Medida Administrativa Cautelar;

MAP: Medida Administrativa Preventiva;

MAS: Medida Administrativa Sancionatória;

MOA: Manual de Operações do Aeródromo;

NOTAM (*Notice to Air Man*): Aviso ao pessoal navegante;

OPEA: Objecto Projectado no Espaço;

PBZPA: Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo;

PBZPH: Plano Básico de Zona de Proteção de Heliporto;

PFOA: Programa de Formação do Operador de Aeródromo;

PGPF: Programa de Gestão do Perigo da Fauna;

POT: Plano Operacional de Trabalhos;

RSAA: Regulamentos de Segurança Aérea de Angola

RST: Comité de Segurança Operacional de Pista;

SGSO: Sistema de Gestão de Segurança Operacional;

WGS 84 (*World Geodetic System*): Sistema geodésico mundial;

22C.007 Categorização de Aeródromos

a) Os aeródromos classificam-se, por ordem crescente, em Categorias de I a IV, em função do tipo de tráfego aéreo (doméstico ou internacional), o tipo de uso (público ou privado) e da movimentação de passageiros no ano anterior.

b) **Aeródromos de categoria I**

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

c) **Aeródromos de categoria II**

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

d) **Aeródromos de categoria III**

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

e) **Aeródromos de categoria IV**

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

22C.009 Código de Referência do Aeródromo

a) A cada aeródromo é atribuído através dos processos de Cadastro e Certificação um código de referência de aeródromo a determinar de acordo com as características da aeronave crítica para o qual o aeródromo se destina, nos termos previstos neste Normativo.

b) O código de referência, previsto na alínea anterior, é definido com base nos critérios estabelecidos no NTA 22A, parágrafo 22A.015.

PARTE B: CERTIFICAÇÃO DE AERÓDROMO

22C.101 Obrigatoriedade da obtenção do Certificado de Aeródromo

a) Os Aeródromos que pretendam realizar operações internacionais devem ser detentores de um Certificado de Aeródromo, com as suas condições de funcionamento aceites pela Autoridade Nacional da Aviação Civil, nos termos do presente normativo, excepto aqueles que se enquadrem na Parte J: Disposições Transitórias E Finais, parágrafo 22C.901.a).

22C.103 Requisitos para a obtenção de Certificado de Aeródromo

a) Para a obtenção do Certificado de Aeródromo, o Operador de Aeródromo deve demonstrar que:

(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 NTA 22C, e demais legislação em vigor e regulamentação complementar;

(2) O Operador de Aeródromo e seu pessoal têm a competência e experiencia 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, por meio de Inspeção de Certificação, do cumprimento dos procedimentos operacionais do aeródromo constantes do MOA, para a salvaguarda da Segurança Operacional;

(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 Instrutivo 22C.111.001;

(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 22C.115.001;

(8) Estabeleceu e implementou um Plano de Gestão do Perigo da Fauna - PGPF, aprovado pela ANAC conforme parágrafo, 22C.117 e Instrutivo 22C.117.001, ressalvando-se aqueles que se enquadrem nas disposições transitórias contidas em 22C.901.b);

(9) Estabeleceu e implementou um Comité de Segurança Operacional de Pista - RST aprovado pela ANAC conforme parágrafo 22C.119 e Instrutivo 22C.119.001;

(10) A existência de um Plano Básico de Zona de Protecção de Aeródromo - PBZPA aprovado pela ANAC conforme parágrafo 22C.503 e Instrutivo 22C.503.001;

(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, para prevenir a ocorrência de Actos de Interferência Ilícita.

b) O Certificado do Aeródromo é emitido pela Autoridade Nacional da Aviação Civil após a Inspeção de Certificação e comprovação por parte do Operador de Aeródromo, do atendimento aos requisitos normativos constantes no parágrafo 22C.103.

c) Se a Autoridade Nacional da Aviação Civil recusar a emissão de Certificado de Aeródromo, o Operador de Aeródromo será notificado das razões pelas quais o certificado não foi emitido.

d) No caso de serem detectadas não conformidades na Inspeção de Certificação, o Certificado de Aeródromo só será emitido após a correcção das mesmas, ou quando o Operador de Aeródromo

elaborar um Plano de Ações Correctivas (PAC), conforme o item 22C.103.e), a ser aprovado pela Autoridade Nacional da Aviação Civil, e as medidas de mitigação forem implementadas, ressalvando-se o previsto no item 22C.103.f).

e) O PAC a ser apresentado pelo Operador de Aeródromo deverá conter, para cada não conformidade identificada pela ANAC, no mínimo as seguintes informações:

(1) A solução definitiva para a correção de cada não conformidade com o seu detalhamento;

(2) Um prazo adequado para a correção 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;

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

f) As não conformidades que a Autoridade Nacional da Aviação Civil entender que a suas soluções são condicionantes para a emissão do Certificado de Aeródromo devido à existência de um risco significativo à segurança operacional, e/ou às soluções serem de simples implementação, devem ser necessariamente resolvidas pelo Operador de Aeródromo antes da emissão do respectivo Certificado.

22C.105 Processo de Certificação de Aeródromo

a) O Operador de Aeródromo que desejar realizar operações internacionais ou que se enquadrem na Parte J: Disposições Transitórias E Finais, parágrafo 22C.901.a). deve requerer formalmente a Certificação por um Processo de Certificação de Aeródromo segundo as disposições contidas no Instrutivo 22C.105.001.

b) Sempre que um Operador do Aeródromo requeira a Certificação de Aeródromo, este já deverá cumprir todos os procedimentos constantes do MOA encaminhado à ANAC e a assegurar o pleno cumprimento dos requisitos descritos na secção 22C.103 do presente regulamento.

22C.107 Manual de Operação de Aeródromo (MOA)

a) O MOA deve conter, no mínimo, os seguintes elementos:

(1) Informações de carácter geral, incluindo o âmbito da sua certificação, condições de utilização, carta de obstáculos, referência à existência de um serviço de informação aeronáutica de aeródromo ou de equipamentos ou meios que permitam fornecer às tripulações a informação aeronáutica pertinente, sistema de registo de movimentos de aeronaves, obrigações e direitos do Operador do Aeródromo;

(2) Localização do aeródromo, incluindo planta e dados relativos ao registo de propriedade;

(3) Informação a ser divulgada através do AIS, contendo os seguintes elementos:

i) Nome, localização, coordenadas WGS84, elevação, temperatura de referência, farol, quando aplicável, e identificação do Operador do Aeródromo;

ii) Dimensões do aeródromo e informação relacionada.

(4) Procedimentos e medidas mitigadoras contendo os seguintes elementos:

i) Sistema de registos;

ii) Acessos à área de movimento;

iii) Plano de Emergência do Aeródromo - PEA;

iv) Plano de Salvamento e Combate a Incêndios - PSCI;

v) Inspecção à área de movimento e superfícies livres de obstáculos;

vi) Ajudas visuais luminosas e sistema eléctrico;

vii) Manutenção da área de movimento;

viii) Segurança dos trabalhos e obras no aeródromo;

ix) Gestão da placa;

x) Gestão da segurança da placa;

xi) Controlo de veículos no lado ar;

xii) Gestão dos riscos de intrusão de vida animal;

xiii) Controlo de obstáculos;

xiv) Remoção de aeronaves;

xv) Manuseamento e armazenamento de matérias perigosas;

xvi) Operações em baixa visibilidade, quando aplicável;

xvii) Protecção das instalações de radar, rádio ajudas, telecomunicações e das respectivas servidões;

(5) Manual do Sistema de Gestão da Segurança Operacional - MGSO;

(6) Administração do aeródromo.

b) Os elementos referidos no número anterior são especificados em regulamentação complementar.

c) O MOA previsto no presente parágrafo é aprovado pela Autoridade Nacional da Aviação Civil, no âmbito do processo de certificação, cumpridas as exigências anteriores deste parágrafo.

22C.109 Emendas ao MOA

a) O Operador de Aeródromo deve alterar ou emendar o MOA sempre que necessário, para manter a exactidão das informações no Manual.

b) Para manter a exactidão do Manual de Operação do Aeródromo, a ANAC pode emitir uma directiva, solicitando o Operador de Aeródromo para alterar ou emendar o manual em conformidade com a referida directiva.

c) Um Operador de Aeródromo Certificado deve notificar a Autoridade Nacional da Aviação Civil de quaisquer mudanças ao MOA, nos prazos estabelecidos no Instrutivo 22C.105.001.

22C.111 Sistema de Gestão da Segurança Operacional

a) O Operador de Aeródromo deve desenvolver, implementar, manter e garantir a melhoria contínua de um SGSO adequado à complexidade das operações realizadas sob sua responsabilidade e que atenda ao Instrutivo 22C.111.001.

b) Os requisitos mínimos obrigatórios que devem estar implementados antes da concessão do Certificado de Aeródromo ao Operador são:

(1) Nomeação de um Executivo Responsável e um Gestor de Segurança Operacional;

(2) Política de Segurança Operacional aprovada pelo Director do Aeródromo e pela Alta Administração do Operador de Aeródromo de forma a reflectir o compromisso em matéria de segurança operacional;

(3) Elaboração do Manual de Gestão de Segurança Operacional e aprovação do mesmo pelo Director do Aeródromo, pela Alta Administração do Operador de Aeródromo e pela Autoridade Nacional da Aviação Civil;

(4) Elaboração do Plano de Implementação do Sistema de Gestão de Segurança Operacional, contendo as fases de implementação do SGSO, e aprovação do mesmo Director do Aeródromo pela Alta Administração do Operador de Aeródromo e pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

22C.113 Auditorias Internas

a) O Operador de Aeródromo deve efectuar auditorias regulares do Sistema de Gestão de Segurança Operacional, bem como inspecções às instalações e equipamentos do aeródromo que abranjam toda a actividade do mesmo.

b) O Operador de Aeródromo deve assegurar que as auditorias, inspecções a instalações, equipamentos e serviços sejam efectuados por pessoal especializado e qualificado para cada situação.

c) No final de cada auditoria, deve ser sempre efectuado um relatório assinado pelos técnicos que a realizaram.

d) O Operador de Aeródromo deve manter uma cópia dos relatórios durante um período mínimo de 5 (cinco) anos, devendo disponibilizá-los à Autoridade Nacional da Aviação Civil, sempre que solicitados.

e) O Operador de Aeródromo deve monitorar o cumprimento das normas de segurança pelos utilizadores, através de auditorias e de inspecções, realizadas por si ou por terceiros quando devidamente reconhecidos pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

22C.115 Programa de Formação do Operador de Aeródromo - PFOA

a) O Operador de Aeródromo deve estabelecer e implementar um Programa de Formação do Operador de Aeródromo - PFOA para formar e manter capacitados os profissionais que exercem actividades no aeródromo de acordo com o Instrutivo 22C.115.001.

b) O PFOA deve contemplar todas as áreas técnicas operacionais incluindo, ao menos, o pessoal de Operações Aeroportuárias, Manutenção Aeroportuária, Salvamento e Combate a Incêndio, e os responsáveis operacionais constantes do parágrafo 22C.615.

22C.117 Plano de Gestão do Perigo da Fauna - PGPF

a) O Operador de Aeródromo deve desenvolver e implementar um Plano de Gestão do Perigo da Fauna (PGPF), adaptado e proporcional ao tamanho e nível de complexidade do aeródromo e ao número de movimentos de aeronaves, e compatível com risco da fauna existente no aeródromo e na sua vizinhança, conforme o Instrutivo 22C.117.001.

b) Para determinação do risco da fauna num aeródromo e na sua vizinhança, o Operador de Aeródromo que opera um aeroporto com voos internacionais, deverá elaborar a Identificação do Perigo e Avaliação do Risco da Fauna – IPARF.

c) A Autoridade Nacional da Aviação Civil poderá, a qualquer momento, exigir a elaboração de uma IPARF e de um PGPF quando identificar situações num determinado aeródromo ou vizinhança que possam causar risco à segurança operacional, mesmo para o caso de aeródromos destinados à operação doméstica.

Nota – Os procedimentos sobre a identificação e gestão do risco da fauna e aeródromo e nas proximidades, incluindo o estabelecimento de um Plano de Gestão do Perigo da Fauna (PGPF) e Identificação do Perigo e Avaliação do Risco da Fauna – IPARF podem ser encontrados no Instrutivo 22C.117.001.

22C.119 Comité de Segurança Operacional de Pista - RST

a) O Operador de Aeródromo deve desenvolver e implementar um Comité de Segurança Operacional de Pista (RST) adaptado e proporcional ao tamanho e nível de complexidade do aeródromo, ao número de movimentos de aeronaves e compatível com a operação existente no aeródromo, conforme o Instrutivo 22C.119.001.

22C.121 Certificado de Aeródromo

a) Do Certificado de Aeródromo devem constar os seguintes elementos:

(1) Número do certificado;

(2) Nome do aeródromo;

(3) Coordenadas geográficas do aeródromo no sistema WGS 84;

(4) Nome e sede do titular do certificado;

(5) Categoria atribuída ao aeródromo de acordo com o definido no parágrafo 22C.7;

(6) Código de Referência do Aeródromo de acordo com o definido no parágrafo 22C.9;

(7) Especificações Operacionais do Aeródromo;

(8) Isenções permanentes que foram deferidas pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

b) O modelo do Certificado de Aeródromo está contido no Instrutivo 22C.105.001.

c) O Certificado Aeródromo é alterado sempre que se alterem os elementos deles constantes e desde que os mesmos tenham sido previamente aprovados pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

22C.122 Validade, Revalidação e Cancelamento de Certificado

a) O Certificado de Aeródromo é válido pelo prazo de 5 (cinco) anos, a partir da data da sua emissão, podendo ser sucessivamente revalidado por iguais períodos.

b) A revalidação do Certificado de Aeródromo deve ser precedida de inspecções e/ou auditorias a realizar pela Autoridade Nacional da Aviação Civil, requerida pelo titular do certificado, observando-se os prazos constantes do Instrutivo 22C.105.001.

c) Se, de qualquer inspecção ou auditoria efectuada, resultar que as condições que levaram à emissão do certificado já não se mantêm, pode o mesmo vir a ser limitado, suspenso ou cancelado, não revalidado ou revalidado por prazo inferior a 5 (cinco) anos, consoante a gravidade ou o número das não conformidades detectadas.

d) O Certificado de Aeródromo pode ainda ser cancelado a pedido do seu titular.

e) Para efeitos de cancelamento a pedido do titular de um Certificado de Aeródromo, o Operador de Aeródromo deve notificar a Autoridade Nacional da Aviação Civil por escrito, observando-se os prazos constantes do Instrutivo 22C.105.001, para permitir que as acções adequadas de promulgação sejam tomadas.

f) O Certificado de Aeródromo pode ser revalidado se, após inspecções e/ou auditorias realizadas pela Autoridade Nacional da Aviação Civil, se concluir estarem preenchidos todos os requisitos de certificação previstos no presente Normativo.

22C.123 Transferência da Titularidade do Certificado de Aeródromo

a) A transferência da titularidade do Certificado de Aeródromo carece de prévia autorização da Autoridade Nacional da Aviação Civil.

b) A transferência da titularidade do Certificado de Aeródromo carece das seguintes condições:

(1) O actual titular do Certificado de Aeródromo deve notificar a Autoridade Nacional da Aviação Civil previamente por escrito, observando-se os prazos constantes do Instrutivo 22C.105.001;

(2) O actual titular do Certificado de Aeródromo deve comunicar a ANAC por escrito o nome do futuro titular;

(3) O futuro titular deve notificar a ANAC por escrito antes do actual titular de certificado de aeródromo deixar de operar o aeródromo, observando-se os prazos constantes do Instrutivo 22C.105.001;

(4) As exigências estabelecidas no parágrafo 22C.103 sejam cumpridas.

c) Durante o processo de transferência da titularidade do Certificado de Aeródromo, a ANAC pode emitir um Certificado Provisório, desde que a sua emissão seja de interesse público e estejam garantidas as condições de segurança das operações aéreas e o cumprimento do programa de segurança do aeródromo.

d) O Certificado Provisório previsto no número anterior, caduca nas seguintes condições:

(1) Na data em que for transferida a titularidade do Certificado de Aeródromo;

(2) Na data indicada no Certificado Provisório;

(3) Se constatado pela ANAC o não cumprimento de requisitos constantes dos NTA 22A e NTA 22C que comprometam a segurança das operações.

22C.127 Certificado Provisório para Abertura ao Tráfego de um novo Aeródromo Internacional

a) Para a abertura ao tráfego de um novo Aeródromo que pretenda realizar operações internacionais, o Operador de Aeródromo deve requerer à ANAC a emissão um Certificado Provisório de Aeródromo, uma vez que não é possível que o Operador de Aeródromo demonstre a implementação de alguns requisitos constantes da Parte B antes do início das operações.

b) Para a obtenção do Certificado Provisório de Aeródromo, o Operador de Aeródromo deve demonstrar que:

(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 NTA 22C, e demais legislação em vigor e regulamentação complementar;

(2) O Operador de Aeródromo e seu pessoal têm a competência e experiencia necessárias para operar e manter o aeródromo adequadamente;

(3) Estabeleceu um Manual de Operações do Aeródromo - MOA aprovado pela ANAC conforme o parágrafo 22C.107;

(4) 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 Instrutivo 22C.111.001;

(5) Foram designados formalmente os responsáveis operacionais pelo Aeródromo, conforme 22C.615;

(6) Possui um planeamento para o estabelecimento de um Programa de Formação do Operador de Aeródromo - PFOA conforme parágrafo 22C.115 e Instrutivo 22C.115.001;

(7) Possui um planeamento para o estabelecimento e a implementação de Plano de Gestão do Perigo da Fauna - PGPF conforme parágrafo 22C.117 e Instrutivo 22C.117.001;

(8) Possui um planeamento para o estabelecimento e a implementação de um Comité de Segurança Operacional de Pista - RST conforme parágrafo 22C.119 e Instrutivo 22C.119.001;

(9) A existência de um Plano Básico de Zona de Protecção de Aeródromo aprovado pela ANAC conforme parágrafo 22C.503;

(10) 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;

(11) Parecer favorável de todos os governos locais das províncias potencialmente afectadas, quer por superfícies limitativas de obstáculos quer por razões ambientais.

c) O Certificado Provisório de Aeródromo é emitido pela Autoridade Nacional da Aviação Civil após a Inspeção de Certificação Provisório do Aeródromo e comprovação por parte do Operador de Aeródromo do atendimento aos requisitos normativos constantes em 22C.127.b).

d) Se a Autoridade Nacional da Aviação Civil recusar a emissão de Certificado Provisório de Aeródromo, o Operador de Aeródromo será notificado das razões pelas quais o certificado não fora emitido.

e) O Certificado Provisório de Aeródromo tem validade de até 12 (doze) meses e extingue-se 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.

f) Para a posterior obtenção do Certificado de Aeródromo, o Operador detentor do Certificado Provisório de Aeródromo deverá demonstrar cumprimento aos requisitos constantes do parágrafo 22C.103 e regulamentação complementar.

22C.129 Obrigações adicionais do Detentor de Certificado de Aeródromo

a) O Operador de Aeródromo detentor de um Certificado de Aeródromo, além de cumprir com os requisitos constantes da Parte G, deve também:

(1) Garantir o atendimento de todos os requisitos constantes da Parte B deste Normativo e enviar evidências do seu cumprimento à ANAC quando solicitado.

(2) Proibir que operações mais exigentes que as Especificações Operacionais contidas em seu Certificado sejam realizadas, excepto para o caso de operações extraordinárias quando as seguintes condições forem estabelecidas:

i) O Operador de Aeródromo elaborar Avaliação de Segurança Operacional – ASO;

ii) Estabelecer medidas mitigadoras suficientes para a salvaguarda da segurança operacional; e

iii) Submeter a ASO e as medidas mitigadoras à ANAC para aprovação.

22C.131 Supervisão Contínua de Aeródromo Certificado

a) Para garantia contínua da segurança das operações, todo Operador de Aeródromo titular de um Certificado de Aeródromo está sujeito à inspecções ou auditorias regulares pela Autoridade Nacional da Aviação Civil, como parte de um programa de supervisão contínua, com o objectivo de aferir se as condições pelas quais foram certificados continuam a ser mantidas.

b) A finalidade das inspecções ou auditorias é analisar a infraestrutura e os procedimentos operacionais adoptados pelo Operador de Aeródromo, a fim de se identificar possíveis as deficiências de segurança operacional.

c) Um aeródromo certificado que não possui o SGSO completamente implementado, deve receber inspecções completas periódicas, conforme o programa de supervisão contínua.

d) Uma vez que um aeródromo já tenha o SGSO completamente implementado e maduro, a Autoridade Nacional da Aviação Civil deve realizar a supervisão contínua focada no monitoramento do SGSO e nas acções e medidas implementadas pelo Operador de Aeródromo para a salvaguarda da Segurança Operacional.

e) As inspecções ou auditorias podem ser programadas ou não programadas, com ou sem aviso prévio.

f) Uma vez identificadas deficiências que comprometam a segurança operacional, a Autoridade Nacional da Aviação Civil pode iniciar os processos para a adopção de Medidas Administrativas Preventivas (MAP), Medidas Administrativas Sancionatórias (MAS) ou Medida Administrativas Cautelar (MAC), conforme regulamento específico.

PARTE C: CADASTRO DE AERÓDROMO OU HELIPORTO

22C.201 Obrigatoriedade da obtenção do Registo de Aeródromo ou Cadastro de Heliporto

a) Nenhum aeródromo doméstico ou heliporto doméstico pode estar aberto ao tráfego aéreo sem que o Operador de Aeródromo ou Heliporto seja detentor de um Registo de Aeródromo ou de Heliporto, com as suas condições de funcionamento aceites pela Autoridade Nacional da Aviação Civil nos termos do presente normativo, por meio de um Processo Cadastro de Aeródromo ou Heliporto, excepto aqueles que se enquadrem na Parte J: Disposições Transitórias E Finais, parágrafos 22C.901.c) ou 22C.901.d).

22C.203 Requisitos para a obtenção do Registo de Aeródromo ou Heliporto

a) Para a obtenção do Registo de Aeródromo ou Heliporto, o Operador do Aeródromo ou Heliporto deve demonstrar que:

(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, NTA 22B e NTA 22C, e demais legislação em vigor e regulamentação complementar;

(2) Foi designado formalmente o Director do Aeródromo, conforme 22C.617;

(3) A existência de um Plano Básico de Zona de Protecção de Aeródromo – PBZPA ou Plano Básico de Zona de Protecção de Heliporto – PBZPH aprovado pela ANAC conforme parágrafo 22C.503;

(4) Parecer favorável de todos os governos locais das províncias potencialmente afectadas, quer por superfícies de desobstrução quer por razões ambientais, quando se tratar de uma abertura ao tráfego de Aeródromo Doméstico.

b) O Registo do Aeródromo ou Heliporto é emitido pela Autoridade Nacional da Aviação Civil após a Inspeção de Cadastro às instalações, equipamentos e serviços e comprovação, por parte do Operador de Aeródromo ou Heliporto, do atendimento aos requisitos normativos constantes do parágrafo 22C.203.

c) Se a Autoridade Nacional da Aviação Civil recusar a emissão de Registo de Aeródromo ou Heliporto, o Operador de Aeródromo ou Heliporto será notificado das razões pelas quais o Registo não foi emitido.

d) No caso de serem detectadas não conformidades na Inspeção de Cadastro, o Registo de Aeródromo ou Heliporto só será emitido após a correcção das mesmas, ou quando o Operador de Aeródromo ou Heliporto elaborar um Plano de Ações Correctivas (PAC) conforme o item 22C.203.e), a ser aprovado pela Autoridade Nacional da Aviação Civil, e as medidas de mitigação forem implementadas, ressalvando-se o previsto no item 22C.203.f).

e) O PAC a ser apresentado pelo Operador de Aeródromo ou Heliporto deverá conter, para cada não conformidade identificada pela ANAC, no mínimo as seguintes informações:

(1) A solução definitiva para a correção de cada não conformidade com o seu detalhamento;

(2) Um prazo adequado para a correção 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;

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

f) As não conformidades que a Autoridade Nacional da Aviação Civil entender que a suas soluções são condicionantes para a emissão do Registo de Aeródromo devido à existência de um risco significativo à segurança operacional, e/ou às soluções serem de simples implementação, devem

ser necessariamente resolvidas pelo Operador de Aeródromo ou Heliporto antes da emissão do respectivo Registo.

22C.205 Processo de Cadastro de Aeródromo ou Heliporto

a) Para a abertura ao tráfego um Aeródromo, o Operador de Aeródromo Heliporto deve solicitar formalmente o Registo do Aeródromo ou Heliporto por meio de um Processo e Cadastro de Aeródromo ou Heliporto, segundo as disposições contidas no Instrutivo 22C.205.001.

b) Os Operadores de Aeródromo ou Heliportos que se enquadrem em Parte J: Disposições Transitórias E Finais, parágrafo 22C.901.d), devem solicitar formalmente o Registo do Aeródromo ou Heliporto por meio de um Processo e Cadastro de Aeródromo ou Heliporto, segundo as disposições contidas no Instrutivo 22C.205.001.

22C.207 Registo do Aeródromo ou Heliporto

a) O Cadastro de Aeródromo ou Heliporto pode ser solicitado para efeitos de uso público ou privado;

b) Após a finalização do Processo de Cadastro do Aeródromo, um Registo de Aeródromo ou Heliporto será emitido com os seguintes elementos:

(1) Número do Registo;

(2) Tipo de Infra-estrutura (aeródromo ou heliporto);

(3) Nome do aeródromo ou heliporto;

(4) Coordenadas geográficas do aeródromo no sistema WGS 84;

(5) Nome e sede do titular do registo;

(6) Tipo de uso (público ou privado);

(7) Categoria atribuída ao aeródromo de acordo com o definido no parágrafo 22C.7;

(8) Código de Referência do Aeródromo de acordo com o definido no parágrafo 22C.9;

(9) Especificações Operacionais do Aeródromo;

(10) Isenções permanentes que foram deferidas pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

c) O modelo do Registo está contido no Instrutivo 22C.205.001.

22C.209 Validade, Revalidação e Cancelamento do Registo

a) O Registo de Aeródromo ou Heliporto é válido pelo prazo de 5 (cinco) anos a partir da data da sua emissão, podendo ser sucessivamente revalidado por iguais períodos.

b) A revalidação Registo de Aeródromo ou Heliporto deve ser precedida de inspecções e/ou auditorias a realizar pela Autoridade Nacional da Aviação Civil, requerida pelo titular do registo, observando-se os prazos constantes do Instrutivo 22C.205.001.

c) Se de qualquer inspecção ou auditoria efectuada resultar que as condições que levaram à emissão do Registo não se mantêm, pode o mesmo vir a ser limitado, suspenso ou cancelado, não revalidado ou revalidado por prazo inferior a 5 (cinco) anos, consoante a gravidade ou o número das não conformidades detectadas.

d) O Registo de Aeródromo ou Heliporto pode ainda ser cancelado a pedido do seu titular.

e) Para efeitos de cancelamento a pedido do titular de um Registo de Aeródromo ou Heliporto, o Operador de Aeródromo ou Heliporto deve notificar a Autoridade Nacional da Aviação Civil por

escrito observando-se os prazos constantes do Instrutivo 22C.205.001 para permitir que as acções adequadas de promulgação sejam tomadas.

f) O Registo de Aeródromo ou Heliporto pode ser revalidado se, após inspecções e/ou auditorias realizadas pela Autoridade Nacional da Aviação Civil, se concluir estarem preenchidos todos os requisitos de certificação previstos no presente Normativo.

22C.211 Transferência da Titularidade do Registo

a) A transferência da titularidade do Registo de Aeródromo ou Heliporto carece de prévia autorização da Autoridade Nacional da Aviação Civil.

b) A transferência da titularidade do Registo de Aeródromo ou Heliporto requer as seguintes condições:

(1) O actual titular do Registo de Aeródromo ou Heliporto deve notificar a Autoridade Nacional da Aviação Civil previamente por escrito, observando-se os prazos constantes do Instrutivo 22C.205.001;

(2) O actual titular do Registo de Aeródromo ou Heliporto deve comunicar a ANAC por escrito, o nome do futuro titular;

(3) O futuro titular deve notificar a ANAC por escrito, antes do actual titular de certificado de aeródromo deixar de operar o aeródromo, observando-se os prazos constantes do Instrutivo 22C.205.001;

(4) As exigências estabelecidas no parágrafo 22C.203 sejam cumpridas.

c) Durante o processo de transferência da titularidade do Registo de Aeródromo ou Heliporto, a ANAC pode emitir um Registo Provisório, desde que a sua emissão seja de interesse público e estejam garantidas as condições de segurança das operações aéreas e o cumprimento do programa de segurança do aeródromo ou heliporto.

d) O Registo Provisório previsto no número anterior caduca nas seguintes condições:

(1) Na data em que for transferida a titularidade do Registo de Aeródromo ou Heliporto;

(2) Na data indicada no Registo Provisório;

(3) Se constatado pela ANAC o não cumprimento de requisitos constantes dos NTA 22A, NTA 22B e NTA 22C, que comprometam a segurança das operações.

22C.213 Obrigações adicionais do Detentor de Registo de Aeródromo ou Heliporto

a) O Operador de Aeródromo ou Heliporto detentor de um Registo de Aeródromo/Heliporto, além de cumprir com os requisitos constantes da PARTE G, deve também:

(1) Garantir o atendimento de todos os requisitos constantes da Parte C deste Normativo e enviar evidências do seu cumprimento à ANAC quando solicitado.

(2) Proibir que operações mais exigentes que as Especificações Operativas contidas em seu Registo sejam realizadas, excepto para o caso de operações extraordinárias quando as seguintes condições forem estabelecidas:

i) O Operador de Aeródromo ou Heliporto elaborar Avaliação de Segurança Operacional – ASO;

ii) Estabelecer medidas mitigadoras suficientes para a salvaguarda da segurança operacional; e

iii) Submeter a ASO e as medidas mitigadoras à ANAC para aprovação.

22C.215 Supervisão Contínua de Aeródromo Cadastrado

a) Para garantia contínua da segurança das operações, todo Operador de Aeródromo/Heliporto titular de um Registo de Aeródromo/Heliporto estará sujeito à inspecções regulares pela Autoridade Nacional da Aviação Civil, como parte de um programa de supervisão contínua, com o objectivo de aferir se as condições pelas quais foram cadastradas continuam a ser mantidas.

b) A finalidade das inspecções é analisar a infraestrutura e os procedimentos operacionais adoptados pelo Operador de Aeródromo ou Heliporto, a fim de se identificar possíveis deficiências de segurança operacional.

c) As inspecções podem ser programadas ou não programadas, com ou sem aviso prévio.

d) Uma vez identificadas deficiências que comprometam a segurança operacional, a Autoridade Nacional da Aviação Civil pode iniciar os processos para a adopção de Medidas Administrativas Preventivas (MAP), Medidas Administrativas Sancionatórias (MAS) ou Medidas Administrativas Cautelar (MAC), conforme regulamento específico.

22C.217 Utilização Excepcional de Aeródromos e Heliportos Não Cadastrados

a) A Autoridade Nacional da Aviação Civil pode autorizar a utilização de aeródromos e heliportos não cadastrados, excepcional e casuisticamente, tendo, no entanto, em conta as seguintes condições de autorização:

(1) A autorização é limitada no tempo;

(2) A autorização deve ser precedida obrigatoriamente de uma vistoria ou inspecção, a realizar pela Autoridade Nacional da Aviação Civil, no âmbito da qual se ateste estarem garantidas as condições de segurança operacional para a operação que estiver em causa;

(3) A autorização deve conter todas as limitações, restrições e condições operacionais, decorrentes da avaliação feita nos termos da alínea anterior;

b) A infra-estructura autorizada deve ser objecto de inspecções periódicas a realizar pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

PARTE D: CADASTRO DE HELIPORTO EM ÁGUA

22C.301 Obrigatoriedade da Obtenção do Registo de Heliporto em Água

a) Nenhum Heliporto em Água, nomeadamente heliplataformas ou heliportos a bordo de embarcações, pode estar aberto ao tráfego aéreo no Território de Angolano incluindo as águas territoriais angolanas, sem que o Operador do Heliporto em Água seja detentor de um Registo de Heliporto em Águas, com as suas condições de funcionamento aceites pela Autoridade Nacional da Aviação Civil, por meio de um Processo Cadastro de Heliportos em Águas nos termos do presente normativo, excepto aqueles que se enquadrem na Parte J: Disposições Transitórias E Finais, parágrafo 22C.901.c) ou na Parte D 22C.313.

22C.303 Requisitos para Obtenção do Registo de Heliporto em Água

a) Para a obtenção do Registo de Heliporto em Água, o Operador do Heliporto em Água deve demonstrar que:

(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 22B e demais legislação em vigor e regulamentação complementar.

b) O Registo do Heliporto em Água é emitido pela Autoridade Nacional da Aviação Civil, após a Inspeção de Cadastro às instalações, equipamentos e serviços e comprovação, por parte do Operador do Heliporto em Água, do atendimento aos requisitos normativos constantes no parágrafo 22C.303.

c) Se a Autoridade Nacional da Aviação Civil recusar a emissão de Registo de Heliporto em Água, o Operador do Heliporto em Água será notificado das razões pelas quais o Registo não foi emitido.

22C.305 Processo de Cadastro Heliporto em Água

a) Para a abertura ao tráfego um Heliporto em Água, o Operador do Heliporto em Água deve solicitar formalmente o Registo do Heliporto em Águas por meio de um Processo de Cadastro de Heliporto em Águas segundo as disposições contidas no Instrutivo 22C.305.001.

22C.307 Registo de Heliporto em Água

a) Após a finalização do Processo de Cadastro do Heliporto em Água, um Registo de Heliporto será emitido com os seguintes elementos:

(1) Número do Registo;

(2) Tipo de Heliporto;

(3) Nome do aeródromo ou heliporto;

(4) Nome e sede do titular do registo;

(5) Isenções permanentes que foram deferidas pela Autoridade Nacional da Aviação Civil.

b) O modelo do Registo está contido no Instrutivo 22C.305.001.

22C.309 Validade, Revalidação e Cancelamento do Registo de Heliporto em Água

a) O Registo de Heliporto em Água é válido pelo prazo de 1 (um) ano, a partir da data da sua emissão desde que o referido Heliporto não saía do Território de Angolano, incluindo as águas territoriais angolanas, podendo ser sucessivamente revalidado por iguais períodos

b) A revalidação do Registo de Heliporto em Água em deve ser precedida de inspecções e/ou auditorias a realizar pela Autoridade Nacional da Aviação Civil, requerida pelo titular do registo, observando-se os prazos constantes do Instrutivo 22C.305.001.

c) Se, de qualquer inspecção ou auditoria efectuada, resultar que as condições que levaram à emissão do Registo de Heliporto em Água não se mantêm, pode o mesmo vir a ser limitado, suspenso ou cancelado, não revalidado ou revalidado por prazo inferior a 1 (um) ano, consoante a gravidade ou o número das não conformidades detectadas.

d) O Registo de Heliporto em Água pode ainda ser cancelado a pedido do seu titular.

e) Para efeitos de cancelamento a pedido do titular de um Registo de Heliporto em Água, o Operador do Heliporto em Água deve notificar a Autoridade Nacional da Aviação Civil por escrito, observando-se os prazos constantes do Instrutivo 22C.105.001 para permitir que as acções adequadas de promulgação sejam tomadas.

f) O Registo de Heliporto em Água pode ser revalidado se, após inspecções e/ou auditorias realizadas pela Autoridade Nacional da Aviação Civil, se concluir estarem preenchidos todos os requisitos de certificação previstos no presente Normativo.

22C.311 Transferência da Titularidade do Registo de Heliporto em Água

a) A transferência da titularidade do Registo de Heliporto em Água carece de prévia autorização da Autoridade Nacional da Aviação Civil.

b) A transferência da titularidade do Registo de Heliporto em Água carece das seguintes condições:

(1) O actual titular do Registo de Heliporto em Água deve notificar a Autoridade Nacional da Aviação Civil previamente por escrito, observando-se os prazos constantes do Instrutivo 22C.305.001;

(2) O actual titular do Registo de Heliporto em Água deve comunicar a ANAC por escrito o nome do futuro titular;

(3) O futuro titular deve notificar a ANAC por escrito antes do actual titular de Registo de Heliporto em Água deixar de operar o aeródromo, observando-se os prazos constantes do Instrutivo 22C.305.001;

(4) As exigências estabelecidas no parágrafo 22C.303 sejam cumpridas.

c) Durante o processo de transferência da titularidade do Registo de Heliporto em Água a ANAC pode emitir um Registo Provisório, desde que a sua emissão seja de interesse público e estejam garantidas as condições de segurança das operações aéreas.

d) O Registo Provisório previsto no número anterior caduca nas seguintes condições:

(1) Na data em que for transferida a titularidade do Registo Provisório;

(2) Na data indicada no Registo Provisório;

(3) Se constatado pela ANAC o não cumprimento de requisitos constantes dos NTA 22B e NTA 22C que comprometam a segurança das operações.

22C.313 Autorização Provisória de Operação de Heliporto em Água

a) Quando não for possível ao Operador do Heliporto em Água cumprir com as exigências dos regulamentos nacionais, inclusive as disposições deste instrutivo, a ANAC pode conceder, por escrito, uma Autorização Provisória de Operação, desde que sejam satisfeitos os níveis aceitáveis de segurança operacional e as medidas de mitigação providenciadas.

b) Antes de conceder uma Autorização Provisória de Operação, a ANAC considera todos os aspectos de segurança operacional.

c) Os resultados dos estudos aeronáuticos ou da avaliação de riscos sob forma de Autorização Provisória de Operação são endossados a coberto de um documento emitido pela ANAC.

d) São susceptíveis de autorização provisória de operação, os seguintes:

(1) Emergências médicas;

(2) Casos de interesse público;

(3) Atendimento às necessidades imediatas de operação de helicópteros nas plataformas marítimas ou navios recém-chegados, oriundos do exterior.

e) No caso de atendimento às necessidades imediatas de operação de helicópteros nas plataformas marítimas ou navios recém-chegados, oriundos do exterior, é necessário que a instalação possua uma homologação de um órgão oficial da aviação civil estrangeira ou de uma associação que possua delegação de competência de tal órgão, com prazo de validade em vigor, para que seja concedida a Autorização Provisória de Operação.

f) O tempo de validade do acto administrativo referido no ponto anterior é de oito (8) dias.

PARTE E: AUTORIZAÇÃO PRÉVIA DE CONSTRUÇÃO OU MODIFICAÇÃO DE AERÓDROMO PÚBLICO OU HELIPORTO PÚBLICO

22C.401 Obrigatoriedade de Autorização Prévia de Construção ou Modificação de Aeródromo ou Heliportos

a) A construção ou modificação de Aeródromos ou Heliportos Públicos pelo presente normativo carece de autorização prévia da Autoridade Nacional da Aviação Civil.

22C.403 Processo de Autorização Prévia de Construção ou Modificação de Aeródromo ou Heliportos

a) O processo de Autorização Prévia de Construção ou Modificação de um Aeródromo ou Heliporto deve ser requerido pelo Operador de Aeródromo ou Heliporto e endereçado à Autoridade Nacional da Aviação Civil de acordo com as disposições contidas no Instrutivo 22C.403.001.

b) Do processo de Autorização Prévia de Construção de Aeródromos ou Heliportos deve constar:

(1) O Projecto de construção Aeródromo ou Heliporto, que deve atender os requisitos normativos constantes do NTA 22A e NTA 22B, quando aplicáveis, e demais legislação em vigor ou regulamentação complementar.

c) Do processo de Autorização Prévia de Modificação de Aeródromos ou Heliportos deve constar:

(1) O Projecto de modificação do Aeródromo ou Heliporto, que deve atender os requisitos normativos constantes do NTA 22A e NTA 22B, quando aplicáveis, e demais legislação em vigor ou regulamentação complementar.

(2) Um Plano Operacional de Trabalhos (POT), a ser implementado durante a realização da obra, com o objectivo de garantir a segurança operacional do Aeródromo ou Heliporto durante a execução das obras, de acordo com as disposições contidas no Instrutivo 22C.403.001.

d) Para casos totalmente imprevistos, que representem perigo iminente à segurança operacional do Aeródromo ou Heliporto e que precisem de intervenção imediata – obras emergenciais, o Operador de Aeródromo ou Heliporto está autorizado a realizar a intervenção emergencial sem a Autorização Prévia da ANAC e tomar as acções necessárias para a salvaguarda de segurança operacional e continuidade das operações, desde que notifique imediatamente a Autoridade Nacional da Aviação Civil.

(1) Adicionalmente, o operador deve remeter à ANAC, no prazo máximo de 72 (setenta e duas) horas contando a partir da hora da constatação, um relatório detalhado a informar o motivo da realização da obra e os procedimentos aplicados para garantir a segurança operacional.

(2) Uma vez submetido do relatório previsto em 22C.403.d)(1), o mesmo será avaliado pela Autoridade Nacional da Aviação Civil para constatar a legitimidade da intervenção de emergência realizada e se foram tomadas as medidas de necessárias para a garantia da segurança operacional durante a referida intervenção.

e) O não cumprimento dos dispostos no parágrafo 22C.401 e nas alíneas a), b), c) e d) do parágrafo 22C.403 constitui infracção sujeita à aplicação Medidas Administrativas Sancionatórias – MAS e/ou Medidas Administrativas Cautelar conforme estabelecido em regulamento específico.

22C.405 Requisitos adicionais para a obtenção do Autorização Prévia de Construção ou Modificação de Aeródromo ou Heliporto

a) Para além do disposto no parágrafo 22C.403, o Operador do Aeródromo ou Heliporto deve fazer constar do processo de autorização prévia de construção ou modificação de Aeródromo ou Heliporto, a seguinte documentação:

(1) Identificação do requerente;

(2) Declaração do governo provincial da área que comprova que a localização pretendida é compatível com planeamento do território, ou, no caso de a sua implantação incidir sobre mais de uma província, declaração dos respectivos governos provinciais, excepto no caso de modificações dentro do aeródromo;

(3) Parecer favorável de todos os governos provinciais das províncias potencialmente afectadas, quer por superfícies de desobstrução quer por razões ambientais;

b) Constitui fundamento para indeferimento do Processo de Autorização Prévia de Construção ou Modificação de Aeródromo ou Heliporto a inexistência do parecer favorável de todos os governos provinciais das províncias potencialmente afectadas, conforme previsto no ponto 22C.405.a)(3).

22C.407 Segurança Operacional durante obras em Aeródromos ou Heliportos

a) Sempre que sejam programadas obras de beneficiação, reconstrução ou modificação de um aeródromo ou Heliporto que pela sua natureza e duração possam impactar a segurança operacional, o Operador de Aeródromo ou Heliporto deve apresentar à Autoridade Nacional da Aviação Civil um Plano Operacional de Trabalhos (POT), como parte do processo de Autorização Prévia de Modificação de Aeródromos ou Heliportos.

b) O POT deverá conter os seguintes elementos:

(1) Avaliação de Impacto da Obra sobre a Segurança Operacional;

(2) Impacto operacional e cenário de operação em cada área de intervenção;

(3) Identificação de perigos, riscos, medidas de mitigação;

(4) Procedimentos de segurança operacional para cada fase de obra;

(5) Sinalização e marcação temporária durante a realização de obras;

(6) Plano de Salvamento e Combate a Incêndio durante as obras;

(7) Procedimentos de Retorno às Condições Normais de Operações.

c) O Operador de Aeródromo ou Heliporto, na elaborado do POT, deverá avaliar os seguintes elementos:

(1) Faseamento e calendarização da obra;

(2) Indicação das distâncias declaradas referentes à pista afectada, nos casos em que houver necessidade de alteração ou deslocação de soleiras;

(3) Alterações à sinalização diurna e luminosa;

(4) Trabalhos em áreas adjacentes às pistas, caminhos de circulação e placas de estacionamento;

(5) Controlo de acessos à área de trabalhos;

(6) Medidas de segurança operacional;

(7) Medidas de segurança aeroportuária contra actos de interferência ilícita;

(8) Alteração de procedimentos relativos à operação de aeronaves;

(9) Proposta de NOTAM a emitir;

(10) Quaisquer outros elementos que o Operador de Aeródromo ou Heliporto considere relevantes para o plano.

d) O operador de aeródromo deve estabelecer procedimentos para avaliar o impacto das mudanças propostas às características físicas, instalações ou equipamentos sobre a segurança operacional das aeronaves.

PARTE F: PLANO DE ZONA DE PROTECÇÃO DE AERÓDROMO OU HELIPORTO

22C.501 Generalidades

a) O espaço aéreo ao redor dos aeródromos e dos heliportos deve ser mantido livre de obstáculos, para que as operações das aeronaves possam ser realizadas com segurança e evitar que tais aeródromos sejam restritos ou inutilizáveis.

b) As restrições estabelecidas nos planos da zona de protecção para que os objectos possam ser projetados no espaço se aplicam a qualquer propriedade, pública ou privada.

c) A existência de construções, edifícios, estruturas, instalações, plantações, aterros sanitários ou obras de quaisquer natureza pode impôr limitações ao uso da capacidade de funcionamento total do aeródromo.

d) Para garantir a segurança operacional, o Operador de Aeródromo ou Heliporto deve promover que as actividades exigidas no ambiente do aeródromo ou do heliporto exijam coordenação entre a Autoridade Nacional da Aviação Civil e os demais órgãos envolvidos na busca do cumprimento das regras e a adopção de medidas para regular e controlar as actividades urbanas que são, ou serem riscos potenciais para a segurança das operações ou que possam afectar negativamente a regularidade das operações aéreas nas fases de aproximação, descolagem e transição.

22C.503 Plano Básico de Zona de Protecção de Aeródromo ou Heliporto

a) O Plano Básico de Zona de Proteção de Aeródromo (PBZPA) e Plano Básico de Zona de Proteção de Heliporto (PBZPH) visam regular o uso da terra na vizinhança do Aeródromo/Heliporto, a fim de garantir a segurança e regularidade das operações aéreas.

b) O Operador de Aeródromo ou Heliporto deve elaborar e manter e actualizado o PBZPA/PBZPH e enviar à Autoridade Nacional da Aviação Civil para a sua aprovação e divulgação.

c) O PBZPA é definido em função de:

(1) A(s) Pista(s) de Aterragem e Descolagem existente(s) no aeródromo;

i) No caso em que um Operador de Aeródromo tenha um Plano Director aprovado pela Autoridade Nacional da Aviação Civil com a previsão de construção de nova(s) Pista(s) de Aterragem, o PBZPA deverá considerar a(s) futura(s) Pista(s) para garantir a protecção necessária para a(s) sua(s) construção(ões).

(2) Tipo de operação da pista:

i) Pista de aproximação de não instrumento;

ii) Pista de aproximação de não precisão;

iii) Pista de aproximação de precisão categoria I;

iv) Pista de aproximação de precisão categoria II;

v) Pista de aproximação de precisão categoria III.

(3) As Superfícies Limitativas de Obstáculos definidas no NTA 22A, Parte D.

d) O PBZPH é definido em função de:

(1) A(s) FATO(s) existente(s) no Heliporto;

(2) O tipo operação e os sentidos operação da FATO;

(3) As Superfícies Limitativas de Obstáculos definidas no NTA 22B, Parte D.

e) Os procedimentos para a elaboração do PBZPA ou BPZPH podem ser encontrados no Instrutivo 22C.503.001.

f) O Operador de Aeródromo ou Heliporto quando da elaboração ou alteração do PBZPA/PBZPH deve identificar todos os obstáculos existentes às Superfícies Limitativas de Obstáculos conforme 22C.503.c)(3) ou 22C.503.d)(3).

g) O Operador do Aeródromo ou Heliporto em coordenação com a Autoridade Nacional da Aviação Civil deve garantir que as superfícies projectadas no PBZPA/PBZPH estejam livres de obstáculos e que as alturas máximas das construções de edifícios, estruturas, instalações, plantações, aterros sanitários e qualquer outra que, por sua natureza, que possam representar um risco potencial para as operações aérea estejam correctamente identificadas e localizadas sob tal plano.

22C.505 Estudo Aeronáutico para Obstáculos

a) O Operador de Aeródromo ou Heliporto deve, quando identificar obstáculos às Superfícies Limitativas de Obstáculos realizar um Estudo Aeronáutico em coordenação com a Autoridade Nacional da Aviação Civil, Provedor de Navegação Aérea e Operadores Aéreos de forma a avaliar o risco à segurança operacional, bem como estabelecer as medidas de mitigação de risco necessárias para a salvaguarda da segurança operacional.

b) O Estudo Aeronáutico elaborado pelo Operador de Aeródromo ou Heliporto deverá ser enviado para a sua análise e aprovação da Autoridade Nacional da Aviação Civil.

22C.507 Objecto Projectado no Espaço Aéreo - OPEA

a) Todo objecto na zona circundante de protecção de Aeródromo/Heliporto, de qualquer natureza, temporária ou permanente, fixa ou móvel, pode ser sujeito à análise sob os aspectos de uso do espaço aéreo nacional, utilizando-se os parâmetros estabelecidos na Parte F que dispõe sobre as restrições aos Objetos Projectados no Espaço Aéreo - OPEA que afectem adversamente a segurança ou a regularidade das operações aéreas.

b) Qualquer pessoa que propõe a construção ou extensão de algum OPEA na zona circundante de protecção de Aeródromo deve submeter uma solicitação formal para análise e aprovação à Autoridade Nacional da Aviação Civil seja de qualquer natureza, temporária ou permanente, fixa ou móvel nos seguintes casos:

(1) Dentro dos limites laterais da superfície de aproximação quando:

i) Se encontrar dentro da primeira secção ou da secção única, até 1.000 metros do bordo interno e o nível do topo do objecto for superior à elevação do bordo interno;

ii) Se encontrar dentro da primeira secção ou da secção única, a mais de 1.000 metros do bordo interno e o desnível entre o topo do objecto e a elevação do bordo interno seja superior a 20 metros;

iii) Se encontrar dentro da segunda secção e o desnível entre o topo do objecto e a elevação do bordo interno seja superior a 60 metros;

iv) Se encontrar dentro da secção horizontal e o desnível entre o topo do objecto e a elevação do bordo interno seja superior a 140 metros; ou

v) Se sua configuração for pouco visível à distância, como por exemplo, torres, linhas eléctricas, cabos suspensos e mastros, entre outros, e estiver localizado dentro de 3000 metros do bordo interno.

(2) DENTRO DOS LIMITES LATERAIS DA SUPERFÍCIE DE DESCOLAGEM QUANDO:

i) Se encontrar até 1.000 metros do bordo interno e o nível entre o topo do objecto for superior à elevação do bordo interno;

ii) Se encontrar entre 1.000 e 3.000 metros do bordo interna e o desnível entre o topo do objecto e a elevação do bordo interno seja superior a 20 metros;

iii) Se encontrar entre 3.000 e 7.500 metros do bordo interna e o desnível entre o topo do objecto e a elevação do bordo interno seja superior a 60 metros;

iv) Se encontrar além de 7.500 metros do bordo interno e o desnível entre o topo do objecto e a elevação do bordo interno seja superior a 150 metros; ou

v) Sua configuração for pouco visível à distância, tais como torres, linhas eléctricas, cabos suspensos e mastros, entre outros, e estiver localizado dentro de 3000 metros do bordo interno.

(3) Dentro dos limites laterais da superfície de transição, independentemente do nível do objecto;

(4) Dentro dos limites laterais da superfície horizontal interna, quando o desnível entre o topo do objecto e a elevação do aeródromo for superior a 40 metros;

(5) Dentro dos limites laterais da superfície cônica, quando o desnível entre o topo do objecto e a elevação do aeródromo for superior a 45 metros;

(6) Dentro dos limites laterais da superfície de protecção do voo visual, quando o desnível entre o topo do objecto e a elevação do aeródromo for superior a 55 metros; ou

(7) Dentro dos limites laterais da superfície horizontal externa, quando ultrapassar seu limite vertical.

c) Qualquer pessoa singular ou colectiva que propõe a construção ou extensão de algum OPEA na zona circundante de protecção de Heliporto deve submeter à solicitação formal à Autoridade Nacional da Aviação Civil seja de qualquer natureza, temporária ou permanente, fixa ou móvel nos seguintes casos:

(1) Dentro dos limites laterais da superfície de aproximação ou decolagem quando:

i) Se encontrar dentro da primeira secção/secção única ou da segunda secção e o desnível entre o topo do objecto e a elevação da FATO seja positivo;

ii) Se encontrar dentro da secção horizontal e o desnível entre o topo do objecto e a elevação da FATO seja superior a 45 metros; ou

iii) Sua configuração for pouco visível à distância, tais como, torres, linhas eléctricas, cabos suspensos e mastros, entre outros.

(2) Dentro dos limites laterais da superfície de transição.

Nota – Os requisitos que devem ser observados para quando da proposição de um OPEA não se resumem apenas à Superfícies Limitativas de Obstáculos constantes do PBPZA/PBPZPH, mas devem ser avaliadas também as servidões de instalações radioeléctricas e servidões de operação de aeronaves constantes do NTA 26 e PANS-OPS (Doc 8168) ou RSAA que o domestique.

PARTE G: UTILIZAÇÃO E EXPLORAÇÃO DE AERÓDROMOS PÚBLICOS

Nota – Os requisitos constantes da Parte G: Utilização E Exploração De Aeródromos Públicos são de cumprimento obrigatório para os Operadores de Aeródromos Públicos e são recomendações para os Operadores de Aeródromos Privados.

22C.601 Obrigações do Operador do Aeródromo Público

a) O Operador de Aeródromo Público deve:

(1) Assegurar o normal funcionamento e garantir a segurança das operações no aeródromo;

(2) Facilitar, por todos os meios, o livre acesso ao aeródromo do pessoal da Autoridade Nacional da Aviação Civil ou por este devidamente credenciado para o efeito, para a realização de auditorias, vistorias e inspecções;

(3) Ser responsável pelas comunicações, relatórios e demais correspondência, de acordo com o presente Normativo.

(4) Garantir que apenas pessoal devidamente treinado exerça função operacional no aeródromo.

(5) Ter ao seu serviço um número suficiente de pessoal habilitado e qualificado para realizar todas as tarefas essenciais à regular operação e manutenção do aeródromo, tendo em conta a categoria do mesmo e o tipo de operação pretendida;

(6) Coordenar com o(s) provedor(es) de navegação aérea o cumprimento dos requisitos constantes deste NTA e regulação complementar, incluindo a garantia da informação aeronáutica e meteorológica actualizadas, de forma a assegurar que os serviços prestados sejam compatíveis com os requisitos aplicáveis;

(7) Desenvolver e implementar um sistema de segurança do aeródromo, a aprovar pela Autoridade Nacional da Aviação Civil, nos termos do presente Normativo e do Programa Nacional de Segurança da Aviação Civil;

(8) Exigir a todos os utilizadores do aeródromo, incluindo os prestadores de serviços em terra e entidades exploradoras de terminais de passageiros ou outros serviços de apoio, o cumprimento das regras de segurança e de segurança operacional aplicáveis ao aeródromo;

(9) Garantir a cooperação de todos os utilizadores referidos no número anterior, designadamente na prestação de informações sobre quaisquer acidentes, incidentes, defeitos ou falhas que possam ter repercussões na segurança operacional;

(10) Remover das áreas operacionais do aeródromo qualquer objecto estranho susceptível de constituir obstáculo, ou qualquer outra situação que potencialmente possa vir a pôr em risco a segurança operacional.

22C.603 Proibições em Aeródromos Públicos

a) Excepto com a aprovação do Operador de Aeródromo, nenhum operador de aeronave pode estacionar ou abandonar aeronaves utilizadas ou não, na área de movimento do aeródromo.

b) Excepto com a aprovação do Operador de Aeródromo, nenhuma pessoa pode:

(1) Conduzir um veículo nas áreas restritas do aeródromo, do terminal; ou,

(2) Obstruir uma entrada ou passagem para o edifício do terminal de tal maneira que seja inconveniente para outros usuários do aeródromo.

c) Nenhuma pessoa deve, num Aeródromo Público:

(1) Obstruir ou interferir numa operação autorizada no aeródromo.

(2) Impedir qualquer funcionário do Operador do Aeródromo que esteja a executar sua tarefa relativamente ao aeródromo.

(3) Atirar, largar, ou derrubar qualquer objecto que possa causar ferimentos a qualquer pessoa ou provocar danos numa propriedade.

(4) Depositar qualquer espécie de lixo ou descartar em qualquer lugar que não seja o local designado e aprovado para este propósito pelo Operador do Aeródromo.

(5) Causar qualquer distúrbio, desordem ou incidente, escrever, desenhar ou afixar qualquer material que atenta contra o pudor.

(6) Derramar ou libertar substâncias capazes de causarem poluição no ar, terra, na água ou na área circunscrita ao aeródromo.

(7) Fumar ou ser portador de uma chama aberta em locais do aeródromo, onde tal acto for proibido por meio de aviso devidamente exibido;

(8) Fumar ou fazer fogo nas proximidades de uma aeronave, de qualquer veículo utilizado para o fornecimento de combustível a uma aeronave ou de uma loja de combustível líquido ou explosivos, mesmo não existindo nenhum aviso para o efeito;

(9) Emitir dolosamente um falso alarme no aeródromo;

(10) Violar ou interferir com qualquer rolo de mangueira de incêndio, bocas-de-incêndio ou qualquer outro *item* do equipamento utilizado no aeródromo para fins de combate ao incêndio;

(11) Manter, armazenar, descartar ou descarregar quaisquer líquidos inflamáveis, gases, foguetes de sinalização ou outro material numa aeronave, excepto num recipiente adequado para o efeito ou num lugar no aeródromo especificamente aprovado pelo Operador de Aeródromo; e,

(12) Armazenar ou empilhar qualquer material ou equipamento de modo a constituir um perigo de incêndio.

22C.605 Evento de Segurança Operacional – ESO

a) Eventos de Segurança Operacional (ESO) conforme 22C.003 ou qualquer evento que afecte a segurança operacional ou regularidade das operações aéreas devem ser comunicados imediatamente à ANAC, pelo meio que estiver disponível, e formalmente enviar um relatório à ANAC em até 72 horas da sua ocorrência, contendo a descrição do ocorrido e as medidas mitigadoras implementadas para garantia da segurança e regularidade das operações, sem prejuízo às obrigações de divulgação de informação e de comunicação aos órgãos do sistema de investigação e prevenção de acidentes aeronáuticos.

22C.607 Divulgação de Informação Aeronáutica

a) O Operador de Aeródromo deve garantir que todas as Informações Aeronáuticas publicadas sobre o seu Aeródromo sejam correctas e actualizadas.

b) Sem prejuízo do cumprimento do disposto na alínea seguinte, o Operador de Aeródromo deve comunicar por escrito ao AIS e à Autoridade Nacional da Aviação Civil as alterações programadas, designadamente em instalações, equipamentos ou serviços do aeródromo que possam afectar a fiabilidade da informação contida nas publicações aeronáuticas do Aeródromo de acordo com o disposto no NTA 24

c) O Operador de Aeródromo deve assegurar-se, no momento em que toma conhecimento da informação contida no AIP, seus suplementos e emendas, NOTAM, PIB e CIA emitidas pelo AIS,

que a mesma é correcta e actual, devendo comunicar por escrito e de imediato ao AIS quaisquer imprecisões ou omissões que detecte.

d) Sem prejuízo do disposto nas alíneas anteriores, o Operador de Aeródromo deve notificar o AIS e tomar medidas para que o órgão prestador dos serviços de tráfego aéreo e de operações de voo recebam notificação imediata e pormenorizada de qualquer uma das seguintes circunstâncias de que tenha conhecimento:

(1) Obstáculos, obstruções e perigos temporários, nomeadamente, qualquer perfuração, por um objecto, das superfícies limitativas de obstáculos referentes ao aeródromo ou a existência de qualquer obstrução ou condição perigosa que afecte a segurança da aviação, no aeródromo ou nas suas proximidades;

(2) Alteração do nível de serviço do aeródromo, nomeadamente a degradação ou redução dos serviços de controlo de tráfego aéreo, comunicações, serviços de emergência, abastecimento de combustível, aduaneiros e de imigração;

(3) Encerramento de qualquer parte da área de movimento do aeródromo;

(4) Qualquer outra condição que possa afectar a segurança operacional da aviação e relativamente às quais se torna necessário tomar precauções.

22C.609 Inspecções Regulares e Extraordinárias

a) Operador de Aeródromo, para garantir a segurança operacional, deve proceder à inspecção da infra-estrutura no mínimo nas seguintes situações:

(1) Quatro vezes por dia;

i) Quando o aeródromo for e operação diurna/nocturna, pelo menos uma inspecção deverá ser conduzida no período diurno e uma no período noturno

(2) Imediatamente após a ocorrência de um incidente ou acidente com aeronave;

(3) Durante o período em que decorram trabalhos de construção ou reparação das instalações ou equipamentos do aeródromo considerados críticos para a segurança da operação das aeronaves;

(4) Em qualquer outra situação imprevista em que ocorram condições susceptíveis de afectar a segurança operacional do aeródromo.

b) O Operador de Aeródromo deverá estabelecer uma ficha de verificação padrão para as Inspeções (Regulares e Extraordinárias) e manter registo das fichas de inspeção por período mínimo de 1 (um) ano.

22C.611 Controlo de Obstáculos

a) O operador do Aeródromo deverá monitorar a presença de construções de edifícios, estruturas, instalações, plantações, aterros sanitários ou obras de qualquer natureza dentro dos limites laterais dos Planos da Zona de Protecção estabelecidos na Parte F, e deverá notificar a ANAC toda vez que identificar um novo obstáculo, seja este permanente ou temporário.

b) Uma vez identificado um novo obstáculo, seja este temporário ou permanente, o Operador de Aeródromo deverá elaborar uma Avaliação de Segurança Operacional ou Estudo Aeronáutico e encaminhar o mesmo para a análise e aprovação da Autoridade Nacional da Aviação Civil.

c) Aviso de obstáculos

(1) Um Operador de Aeródromo deve tomar todas as medidas de precaução para assegurar que os obstáculos situados no ou nos arredores do Aeródromo/Heliporto, sejam identificados o mais rápido possível.

(2) Se o Operador de Aeródromo tiver conhecimento da presença de um obstáculo, deve:

i) Informar imediatamente a área de NOTAM; e,

ii) Submeter os detalhes aos serviços de NOTAM sobre:

A. A altura e localização do obstáculo; e,

B. Declarar as distâncias e as inclinações, se aplicável.

(3) Se o operador tiver conhecimento de qualquer proposta ou desenvolvimento de uma construção próxima do aeródromo que é susceptível de constituir um obstáculo, deve:

i) Informar à Autoridade Nacional da Aviação Civil tão logo quanto possível; e,

ii) Submeter à Autoridade Nacional da Aviação Civil os possíveis detalhes sobre o obstáculo.

22C.613 Avisos de Perigo

a) O operador do Aeródromo deve colocar avisos de perigo em qualquer área pública adjacente à área de movimento sempre que os voos de aeronaves a baixa altitude no Aeródromo ou na sua vizinhança ou a rolagem de aeronaves possam constituir perigo para pessoas ou tráfego de veículos.

b) Nas situações em que a área pública referida no número anterior não se encontre sob o controlo do Operador do Aeródromo, deve o mesmo solicitar à entidade responsável por essa área a colocação dos avisos de perigo.

22C.615 Responsáveis Operacionais de um Aeródromo Público

a) Os Aeródromos Públicos devem ter um Director do Aeródromo, nos termos do presente Normativo que superintenda o respectivo funcionamento e assegure o cumprimento das leis e regulamentos em vigor, bem como dos procedimentos estabelecidos no manual do aeródromo.

b) O Operador de Aeródromo com voos internacionais deve adicionalmente designar, por acto próprio:

(1) responsável pela gestão da segurança operacional;

(2) responsável pelas operações aeroportuárias;

(3) responsável pela manutenção do aeródromo; e

(4) responsável pela resposta à emergência aeroportuária.

22C.617 Director do Aeródromo

a) O Director do Aeródromo deve ser designado pelo Operador do Aeródromo, após prévia aprovação da Autoridade Nacional da Aviação Civil.

b) O Director do Aeródromo deve fiscalizar todas as actividades operacionais, tendo nomeadamente o direito a solicitar a apresentação dos documentos de bordo de qualquer aeronave e os da respectiva tripulação.

c) O Director do Aeródromo é responsável perante a Autoridade Nacional da Aviação Civil quanto à supervisão do cumprimento das normas, regulamentos e instruções da Autoridade Nacional da Aviação Civil em matérias respeitantes a segurança operacional, segurança e facilitação.

d) O Director do Aeródromo deve, nos termos da lei, comunicar à Autoridade Nacional da Aviação Civil todas as ocorrências susceptíveis de afectarem a segurança operacional do aeródromo.

e) O Director do Aeródromo deve, nos termos da lei, comunicar à Autoridade Nacional da Aviação Civil e à autoridade policial competente quaisquer actos ilícitos.

f) A Director do Aeródromo deve possuir qualificação acadêmica, experiência profissional, conhecimentos técnicos na aviação civil e conhecimentos de gestão adequados a definir pela Autoridade Nacional da Aviação Civil em regulamentação complementar.

g) O Manual de Operações do Aeródromo deve identificar expressamente o substituto do respectivo Director do Aeródromo, nas suas ausências, bem como prever as competências que o mesmo delegue naquele, ou noutros funcionários ao serviço do aeródromo.

h) A violação dos deveres do Director do Aeródromo previstos nas alíneas dá lugar à instauração e instrução de processo de inquérito pela Autoridade Nacional da Aviação Civil com vista à eventual perda da titularidade do cargo, nos termos parágrafo 22C.627.

22C.619 Responsável pela Gestão da Segurança Operacional;

a) O responsável pela gestão da segurança operacional deve:

(1) Coordenar a implementação, manutenção e integração do SGSO em todas as áreas afectas à segurança operacional do Operador de Aeródromo, em conformidade com os requisitos aplicáveis e padrões estabelecidos pelo Operador de Aeródromo;

(2) Facilitar a identificação de perigos e a análise de riscos à segurança operacional;

(3) Monitorar a efectividade dos controlos de risco à segurança operacional;

(4) Formalizar junto ao Director do Aeródromo a necessidade de alocação de recursos demandados para implementação, manutenção e melhoria contínua do SGSO;

(5) Planejar e facilitar a promoção da segurança operacional em todas as áreas da organização do Operador de Aeródromo;

(6) Relatar regularmente ao Director do Aeródromo sobre o desempenho do SGSO e qualquer necessidade de melhoria; e

(7) Assessorar o Director responsável do aeródromo no exercício de suas responsabilidades relacionadas à gestão da segurança operacional, fornecendo subsídios para a tomada de decisões.

b) São prerrogativas do responsável pela gestão da segurança operacional, sem prejuízo de outras definidas pelo Operador de Aeródromo:

(1) Ter acesso direto ao Director do Aeródromo; e

(2) Ter acesso aos dados e informações de segurança operacional necessários ao exercício das responsabilidades.

22C.621 Responsável pela Operações Aeroportuária

a) O responsável pela operação aeroportuária deve:

(1) Manter as atividades em conformidade com os requisitos estabelecidos na Parte I, parágrafos 22A.907 a 22A.923 do NTA 22A;

(2) Assessorar o gestor responsável do aeródromo no processo de identificação de perigos, análise e gestão de risco;

(3) Propor acções para eliminar ou mitigar risco relacionado a perigo identificado;

(4) Executar acções que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias.

22C.623 Responsável pela Manutenção Aeroportuária

a) O responsável pela manutenção aeroportuária deve:

(1) manter as atividades em conformidade com os requisitos estabelecidos Parte J do NTA 22A;

(2) assessorar o gestor responsável do aeródromo no processo de identificação de perigos, análise e gestão de risco;

(3) propôr acções para eliminar ou mitigar risco relacionado a perigo identificado;

(4) executar acções que garantam a segurança.

22C.625 Responsável pela Resposta à Emergência Aeroportuária

a) O responsável pela resposta à emergência aeroportuária deve:

(1) manter as atividades em conformidade com os requisitos estabelecidos na Parte I, parágrafos 22A.901 a 22A.905 do NTA 22A;

(2) assessorar o gestor responsável do aeródromo no processo de identificação de perigos, análise e gestão de risco;

(3) propôr acções para eliminar ou mitigar risco relacionado a perigo identificado;

(4) executar acções que garantam a segurança das operações aéreas e aeroportuárias.

22C.627 Processo Especial

a) Sempre que a Autoridade Nacional da Aviação Civil tiver conhecimento, por qualquer meio, da violação dos deveres do Director do Aeródromo previstos no artigo anterior, deve instaurar e instruir um processo especial de inquérito, com vista ao apuramento dos factos.

b) Qualquer decisão proferida no âmbito do processo previsto na alínea anterior pressupõe a prévia audição do Director do Aeródromo sobre as razões invocadas, independentemente de quaisquer outras diligências de prova que a Autoridade Nacional da Aviação Civil entenda necessárias para o apuramento dos factos.

c) Quando se revele necessário para a instrução do processo ou para a defesa da segurança da aviação civil, a Autoridade Nacional da Aviação Civil pode, como Medida Administrativa Cautelar, suspender de imediato o exercício das funções do Director do Aeródromo, mediante decisão devidamente fundamentada.

d) Quando a reduzida gravidade da infracção e da culpa do agente o justifiquem, pode a Autoridade Nacional da Aviação Civil comunicar ao Director do Aeródromo a decisão de proferir uma admoestação e ainda determinar que o mesmo adopte o comportamento legalmente exigido dentro do prazo que a Autoridade Nacional da Aviação Civil lhe fixe para o efeito.

e) Em caso de não-aceitação da admoestação prevista no número anterior ou de não cumprimento da obrigação fixada nos termos do mesmo número, o processo prossegue com vista à perda da titularidade do cargo de Director do Aeródromo.

f) As decisões proferidas nos termos do presente parágrafo são obrigatoriamente comunicadas pela Autoridade Nacional da Aviação Civil ao Operador de Aeródromo.

g) Quando for decidida a perda da titularidade do cargo, o Operador de Aeródromo deve, no prazo máximo de 15 (quinze) dias, nomear um novo Director do Aeródromo.

PARTE H: OPERADOR DE HELIPORTO

Nota – Os requisitos constantes da Parte H: Operador De Heliporto são de cumprimento obrigatório para os Operadores de Heliportos Públicos e são recomendações para os Operadores de Heliportos Privados.

22C.701 Obrigações do Operador de Heliporto

a) O Operador de Heliporto deve:

(1) cumprir e fazer cumprir, no heliporto, os requisitos definidos neste Normativo e nas demais normas vigentes;

(2) manter actualizadas as informações e os documentos que comprovem o cumprimento dos requisitos exigidos neste Normativo;

(3) manter atualizadas as informações do heliporto no Serviço de Informações Aeronáuticas (AIS);

(4) prover e manter no heliporto recursos humanos, financeiros e tecnológicos para cumprir os requisitos e parâmetros estabelecidos no NTA 22B;

(5) prover treinamento a todo pessoal cuja actividade influencie a segurança operacional, de modo a adequar suas actividades às características específicas do heliporto;

(6) adoptar medidas mitigadoras de forma a manter a área operacional livre da presença de pessoas, equipamentos e veículos não autorizados ou que constituam perigo às operações;

i) A análise de risco e as medidas mitigadoras implementadas devem estar disponíveis nas imediações do heliporto em documento específico, para consulta pelo pessoal responsável do Operador de Heliporto e pela ANAC em actividades de fiscalização.

(7) manter controlo documental de pessoal próprio, terceirizado e demais organizações que exercem atividades operacionais no heliporto;

(8) cumprir as medidas operacionais divulgadas no Serviço de Informações Aeronáuticas (AIS); e

(9) monitorar o cumprimento das medidas e limitações operacionais divulgadas no AIS por parte de operadores aéreos e aeronavegantes e informar à ANAC a ocorrência de não cumprimento.

i) A notificação à ANAC deve ser feita até 5 (cinco) dias após a ocorrência do descumprimentonão cumprimento e deve conter a descrição da operação, com especificação da data e do horário local, da matrícula do helicóptero utilizado, das medidas operacionais ou limitações descumpridas e, caso disponíveis, dos dados do operador aéreo e do aeronavegantes.

b) O Operador de Heliporto deve designar responsável pela gestão administrativa, estabelecendo o limite de competência e as responsabilidades atribuídas ao profissional designado.

22C.703 Director do Heliporto

a) O Director do Heliporto deve ser designado pelo Operador do Heliporto, após prévia aprovação da Autoridade Nacional da Aviação Civil.

b) O Director do Heliporto deve fiscalizar todas as actividades operacionais, tendo nomeadamente o direito a solicitar a apresentação dos documentos de bordo de qualquer aeronave e os da respectiva tripulação.

c) O Director Heliporto é responsável perante a Autoridade Nacional da Aviação Civil quanto à supervisão do cumprimento das normas, regulamentos e instruções da Autoridade Nacional da Aviação Civil em matérias respeitantes a segurança operacional, segurança e facilitação.

d) O Director Heliporto deve, nos termos da lei, comunicar à Autoridade Nacional da Aviação Civil todas as ocorrências susceptíveis de afectarem a segurança operacional do aeródromo.

e) O Director do Heliporto deve, nos termos da lei, participar à Autoridade Nacional da Aviação Civil e à autoridade policial competente quaisquer actos ilícitos.

f) A designação do Director do Heliporto depende da posse de habilitações adequadas a definir Autoridade Nacional da Aviação Civil em regulamentação complementar.

g) A violação dos deveres do Director do Heliporto previstos nas alíneas dá lugar à instauração e instrução de processo de inquérito pela Autoridade Nacional da Aviação Civil com vista à eventual perda da titularidade do cargo, nos termos parágrafo 22C.705.

22C.705 Processo Especial

a) Sempre que a Autoridade Nacional da Aviação Civil tiver conhecimento, por qualquer meio, da violação dos deveres do Director do Heliporto previstos no artigo anterior, deve instaurar e instruir um processo especial de inquérito, com vista ao apuramento dos factos.

b) Qualquer decisão proferida no âmbito do processo previsto na alínea anterior pressupõe a prévia audição do Director do Heliporto sobre as razões invocadas, independentemente de quaisquer outras diligências de prova que a Autoridade Nacional da Aviação Civil entenda necessárias para o apuramento dos factos.

c) Quando se revele necessário para a instrução do processo ou para a defesa da segurança da aviação civil, a Autoridade Nacional da Aviação Civil pode, como Medida Administrativa Cautelar, suspender de imediato o exercício das funções do Director do Heliporto, mediante decisão devidamente fundamentada.

d) Quando a reduzida gravidade da infracção e da culpa do agente o justifiquem, pode a Autoridade Nacional da Aviação Civil comunicar ao Director do Heliporto a decisão de proferir uma admoestação e ainda determinar que o mesmo adopte o comportamento legalmente exigido dentro do prazo que a Autoridade Nacional da Aviação Civil lhe fixe para o efeito.

e) Em caso de não-aceitação da admoestação prevista no número anterior ou de não cumprimento da obrigação fixada nos termos do mesmo número, o processo prossegue com vista à perda da titularidade do cargo de Director.

f) As decisões proferidas nos termos do presente parágrafo são obrigatoriamente comunicadas pela Autoridade Nacional da Aviação Civil ao Operador de Heliporto.

g) Quando for decidida a perda da titularidade do cargo, o Operador de Heliporto deve, no prazo máximo de 15 (quinze) dias, nomear um novo Director do Heliporto.

22C.707 Treinamento de Pessoal

a) O Operador de Heliporto deve estabelecer e implementar treinamentos voltados à segurança das operações para os profissionais que trabalham na área operacional, com as seguintes características:

(1) Estar vinculados a cada tipo de credenciamento do heliporto;

(2) Ter previsão de atualização técnica ou validade específica; e

(3) Ser o conteúdo programático adequado a cada público-alvo.

b) Os treinamentos devem ter como objetivos:

(1) A adequação das atividades desenvolvidas às características específicas do heliporto (físicas e operacionais); e

(2) A segurança operacional das actividades desenvolvidas na área operacional.

c) O treinamento de profissionais que actuam ou influenciam directamente na área operacional do heliporto deve incluir:

(1) Familiarização do heliporto, que compreende:

i) Informações administrativas;

ii) Acesso à área operacional; e

iii) Configuração da área operacional.

(2) Comportamento na área operacional, que compreende:

i) Produção de faíscas ou similares;

ii) Uso de telemóvel;

iii) Comportamentos seguros; e

iv) Posturas em situações de emergência.

22C.709 Documentação

a) O Operador de Heliporto deve manter nas imediações do heliporto, para consulta pelo pessoal responsável do Operador de Heliporto e pela ANAC em actividades de fiscalização, pelo período mínimo de 5 (cinco) anos, toda a documentação referente a:

(1) Constituição legal do heliporto e do Operador de Heliporto;

(2) Recursos humanos, incluindo treinamento de pessoal operacional;

(3) Contratos celebrados com terceiros; e

(4) Documentos aprovados pela ANAC.

b) O operador de Heliporto deve assegurar que os documentos citados no parágrafo a)22C.709.a) sejam rastreáveis, possibilitando fácil identificação e consulta.

c) O operador de Heliporto deve manter os seguintes dados actualizados na ANAC:

(1) Endereço para envio de correspondência;

(2) Telefones fixos e móveis para contacto; e

(3) Correio eletrónico para contacto.

PARTE I: ISENÇÕES E DESVIOS

22C.801 Isenções

a) O Operador de Aeródromo ou Heliporto pode solicitar à Autoridade Nacional da Aviação Civil a isenção de requisito regulamentar, nos moldes definidos no NTA01.

b) Uma solicitação de isenção deve ser fundamentada por Avaliação de Segurança Operacional - ASO, Estudo de Compatibilidade ou Estudo Aeronáutico a demonstrar que as operações podem ser mantidas dentro de um nível aceitável de segurança operacional.

c) O Operador de Aeródromo ou Heliporto deve demonstrar na solicitação de isenção, além dos requisitos estabelecidos no NTA01, os seguintes aspectos:

(1) Coordenação entre as partes interessadas, incluindo:

i) Operadores de aeronaves;

ii) Provedor de navegação aérea;

iii) Prestadores de serviços que actuam no aeroporto;

iv) Autoridades públicas;

(2) Avaliação dos riscos envolvidos, com base em análises documentadas;

(3) Proposta de medidas para eliminação dos perigos ou mitigação dos riscos;

(4) Definição de prazos e responsáveis pela implementação das medidas propostas.

d) O Certificado ou Cadastro do Aeródromo ou Heliporto deverá conter a lista de isenções permanentes aprovadas pela Autoridade Nacional da Aviação Civil para o Aeródromo ou Heliporto em questão.

e) A isenção está sujeita ao cumprimento pelo Operador do Aeródromo ou Heliporto das medidas para eliminação ou mitigação dos riscos aprovadas pela ANAC necessárias para manter um adequado nível de segurança operacional.

f) O Operador do Aeródromo ou Heliporto deve assegurar que as isenções e medidas para eliminação dos perigos ou mitigação dos riscos aprovadas sejam publicadas no AIP.

g) Após a análise da solicitação de isenção, a ANAC pode:

(1) Conceder a isenção temporária ou permanente, conforme solicitado pelo Operador de Aeródromo ou Heliporto;

(2) Solicitar ao Operador de Aeródromo ou Heliporto a alteração da documentação, caso algum risco tenha sido subestimado ou não identificado, a fim de se obter um nível aceitável de segurança operacional;

(3) Aprovar parcialmente a isenção, impondo medidas mitigadoras adicionais para garantir um nível aceitável de segurança operacional;

(4) Indeferir a solicitação, apresentando a devida fundamentação.

h) O Operador de Aeródromo ou Heliporto que tiver obtido isenção temporária ou permanente deve fornecer à ANAC, sempre que solicitadas, informações necessárias para a supervisão da segurança operacional das operações afectadas.

22C.803 Avaliação de Segurança Operacional

a) O Operador do Aeródromo ou Heliporto deve efectuar uma Avaliação de Segurança Operacional - ASO para determinar as consequências dos desvios das normas especificadas no

NTA 22A, NTA 22B e/ou NTA 22C, bem com propôr e implementar as medidas para eliminação dos perigos ou mitigação dos riscos necessárias para manter um adequado nível de segurança operacional conforme o Instrutivo 22C.803.001.

22C.805 Compatibilidade do Aeródromo

a) O Operador de Aeródromo deve realizar um estudo de compatibilidade do aeródromo a fim de abordar a questão do impacto da introdução de um tipo ou modelo de aeronaves que exceda as características do aeródromo o Instrutivo 22C.805.001.

b) O estudo de compatibilidade deve ser encaminhado para a Autoridade Nacional da Aviação Civil juntamente com o pedido de isenção de requisito para a análise, aprovação e emenda do Certificado do Aeródromo ou Cadastro de Aeródromo.

22C.807 Estudo aeronáutico

a) Um Estudo Aeronáutico visa analisar um problema aeronáutico para determinar possíveis soluções e selecionar a que é aceitável sem afectar negativamente a segurança e regularidade das operações aéreas.

b) Pode ser efectuado um Estudo Aeronáutico quando as normas do aeródromo estabelecidas no NTA 22A NTA 22B ou NTA 22C não puderem ser satisfeitas em consequência das extensões ou da presença de obstáculos.

c) Um estudo aeronáutico pode ter uma ou mais Avaliações de Segurança Operacional.

PARTE J: DISPOSIÇÕES TRANSITÓRIAS E FINAIS

22C.901 Disposições Transitórias

a) Os aeródromos que na data de publicação deste NTA possuírem operação internacional podem manter as operações internacionais até a obtenção do Certificado de Aeródromo, desde que solicitem formalmente a Certificação do Aeródromo conforme o parágrafo 22C.105 e que estabeleçam as medidas de mitigação de risco necessárias para a manutenção das operações em um nível aceitável de segurança operacional.

(1) Uma vez identificado um risco iminente à segurança das operações, Medidas Administrativas Cautelar - MAC podem ser emitidas conforme regulamento específico, com por exemplo:

i) Proibição de aumento de frequências das operações internacionais;

ii) Redução de frequências das operações internacionais a partir das operações da aeronave crítica;

iii) Suspensão das operações internacionais, enquanto durar a medida; ou

iv) Interdição do aeroporto.

(2) Os Aeródromos Internacionais que não obtiverem a Certificação de Aeródromo em um prazo de 12 (doze) meses após a publicação deste regulamente estarão sujeitos à Medidas Administrativas Sancionatórias (MAS) conforme regulamento específico até que obtenham o Certificado.

b) Aos aeródromos que na data de publicação deste NTA possuírem operação internacional são concedidos os seguintes prazos para elaborarem e submeterem para aprovação o IPARF e PGPF, conforme o parágrafo 22C.117 e Instrutivo 22C.117.001:

(1) IPARF - 18 meses a contar da data de publicação deste NTA.

(2) PGPF - 24 meses a contar da data de publicação deste NTA.

c) Os Certificados de Homologação emitidos pela ANAC aos Aeródromos Públicos, Aeródromos Privados, Heliportos em Terra ou Heliportos em Água permanecem válidos até a caducidade de sua validade constante do mesmo e não poderão ser prorrogados, devendo os Operadores de Aeródromo ou Heliporto solicitarem os Registos conforme com as Parte C ou Parte D deste Normativo.

d) Os Aeródromos ou Heliporto que na data de publicação deste NTA possuírem operação doméstica poderão manter as operações domésticas até a obtenção do Registo de Aeródromo, desde que solicitem formalmente o Registo por meio do Processo de Cadastro de Aeródromo conforme o parágrafo 22C.205 e que estabeleça as medidas de mitigação de risco necessárias para a manutenção das operações em um nível aceitável de segurança operacional.

(1) Uma vez identificado um risco iminente à segurança das operações, Medidas Administrativas Cautelar - MAC podem ser emitidas conforme regulamento específico, com por exemplo:

i) Proibição de aumento de frequências das operações domésticas;

ii) Redução de frequências das operações domésticas s a partir das operações da aeronave crítica;

iii) Suspensão das operações domésticas, enquanto durar a medida; ou

iv) Interdição do aeroporto.

(2) Os Aeródromos Domésticos que não obtiverem o Cadastro de Aeródromo nos prazos abaixo após a publicação deste Normativo estarão sujeitos à Medidas Administrativas Sancionatórias (MAS) conforme regulamento específico até que obtenham o Cadastro de Aeródromo:

i) Aeródromos de Categoria III – 24 (vinte e quatro) meses;

ii) Aeródromos de Categoria II – 36 (trinta e seis) meses;

iii) Aeródromo de Categoria I – 48 (quarente e oito) meses.

e) Os Certificados de Homologação emitidos pela ANAC aos Aeródromos Públicos, Aeródromos Privados, Heliportos em Terra ou Heliportos em Água permanecem válidos até a caducidade de sua validade constante do mesmo e não poderão ser prorrogados, devendo os Operadores de Aeródromo ou Heliporto solicitarem os Registos conforme com as Parte C ou Parte D deste Normativo.