



INAC

INSTITUTO NACIONAL DE AVIAÇÃO CIVIL

REGULAMENTO DE AVIAÇÃO CIVIL DE SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

REGULAMENTO DE APURAMENTO DA REGULARIDADE, PONTUALIDADE E EFICIÊNCIA OPERACIONAL DAS OPERAÇÕES DE TRANSPORTE AÉREO PÚBLICO REGULAR COM ORIGEM OU DESTINO EM SÃO TOMÉ E PRÍNCIPE

RAC-STP-20-02

Aprovado: Conselho de Administração do Instituto Nacional de Aviação Civil	Data: ____ / ____ / ____
	_____ Eneias da Graça S.S Santos (TICA SÉNIOR)

Índice

OBJECTIVO.....	4
DAS DEFINIÇÕES E CONCEITOS	Erro! Marcador não definido.
DEFINIÇÕES	4
CAPÍTULO II	5
DOS INDICADORES	5
INDICADORES	5
CAPÍTULO III	5
DA ORIGEM DAS INFORMAÇÕES	5
APURAMENTO DE INDICADORES	5
DE APURAMENTO DA REGULARIDADE.....	6
ÍNDICE DE REGULARIDADE.....	6
PERCENTUAL DE CANCELAMENTO	6
APURAMENTO DE ÍNDICE.....	6
ÍNDICE DE PONTUALIDADE.....	6
ÍNDICE DE NÃO PONTUALIDADE	7
ETAPAS DE VOOS INTERNACIONAIS	7
APURAÇÃO DE ÍNDICE DE PONTUALIDADE	7
CAPÍTULO VI.....	7
DA APURAMENTO DA EFICIÊNCIA OPERACIONAL.....	7
ÍNDICE DE EFICIÊNCIA OPERACIONAL.....	7
PERCENTUAL DE EFICIÊNCIA OPERACIONAL.....	8
CAPÍTULO VII.....	8
DAS DISPOSIÇÕES FINAIS	8
FORMAS DE DIVULGAÇÃO	8
MONITORAMENTO DAS INFORMAÇÕES	8
OBRIGAÇÕES.....	8
INFORMAÇÕES CORRECTAS.....	9
FORNECIMENTO DE INFORMAÇÃO.....	9
INFRAÇÕES GRAVES	9
INSTAURAÇÃO DO PROCESSO ADMINISTRATIVO PARA APLICAÇÃO DE MULTAS	9
INSTAURAÇÃO PROCESSO ADMINISTRATIVO PARA A SUSPENSÃO	9
ENTRADA EM VIGOR	10

CAPÍTULO I

DISPOSIÇÕES GERAIS

ARTIGO 1º

OBJECTIVO

O presente regulamento tem como objectivo estabelecer os regulamentos de apuramento da regularidade, pontualidade e eficiência operacional das operações de transporte aéreo público regular com origem ou destino em São Tomé e Príncipe, os quais seguirão os conceitos e metodologias dispostos no presente RAC.

ARTIGO 2º

DEFINIÇÕES

Para fins de aplicação da presente regulamento, serão adotadas as seguintes definições e conceitos:

- a) voo regular ativo (VRA): é a base de dados resultante do cruzamento das informações constantes do Horário de Transporte (HOTRAN) com as informações registradas por meio dos boletins de alteração de voo (BAV);
- b) etapa prevista: é a etapa de voo prevista em HOTRAN;
- c) etapa regular realizada: é a etapa de voo prevista em HOTRAN e efetivamente realizada;
- d) etapa cancelada: é a etapa de voo prevista em HOTRAN e não realizada;
- e) etapa atrasada: é a etapa de voo prevista em HOTRAN e realizada com atraso superior aos limites de tolerância estabelecidos nos artigos. 10 e 11 do presente regulamento;
- f) etapa antecipada: é a etapa de voo prevista em HOTRAN e realizada com antecipação superior aos limites de tolerância estabelecidos nos artigos 10 e 11 deste regulamento;
- g) etapa pontual: é a etapa de voo prevista em HOTRAN e realizada que não seja considerada como etapa atrasada ou etapa antecipada;
- h) etapa não pontual: é a etapa de voo prevista em HOTRAN e realizada que seja considerada como etapa atrasada ou antecipada;
- i) índice de regularidade: é obtido pelo percentual de etapas de voo previstas em HOTRAN efetivamente realizadas, desconsiderando-se as etapas canceladas classificadas como não penalizáveis;
- j) índice de pontualidade: é obtido pelo percentual de etapas de voo previstas em HOTRAN efetivamente realizadas que foram operadas pontualmente, desconsiderando-se as etapas não pontuais classificadas como não penalizáveis;
- k) índice de eficiência operacional: é obtido pelo produto da multiplicação do índice de regularidade pelo índice de pontualidade e corresponde à ação combinada dos dois indicadores;
- l) percentual de cancelamento: é o percentual de etapas canceladas dentre as etapas previstas, independentemente da justificativa registrada;

- m) percentual de não pontualidade: é o percentual de etapas não pontuais dentre as etapas regulares realizadas, independentemente da justificativa registrada;
- n) percentual de eficiência operacional: é obtido pelo produto da multiplicação do percentual de cancelamentos pelo percentual de não pontualidade e corresponde à ação combinada dos dois indicadores; e
- o) natureza da linha: é o tipo de operação realizada, seja essa operação de transporte de carga ou misto (passageiro e carga), relacionada a uma operação doméstica ou internacional.

CAPÍTULO II DOS INDICADORES

ARTIGO 3º

INDICADORES

Os indicadores definidos neste regulamento visam medir o desempenho das operações de transporte aéreo público regular com origem ou destino em São Tomé e Príncipe, permitindo a observação dos quesitos de regularidade, pontualidade e eficiência operacional.

- a) A regularidade das operações aéreas será medida por meio de apuramento do índice de regularidade (IR) e do percentual de cancelamento (PC).
- b) A pontualidade das operações aéreas será medida por meio de apuramento do índice de pontualidade (IP) e do percentual de não pontualidade (PNP).
- c) A eficiência operacional das operações aéreas, que representa a conjunção dos quesitos de regularidade e pontualidade, será mensurada por meio de apuramento do índice de eficiência operacional (IEO) e do percentual de eficiência operacional (PEO).

CAPÍTULO III DA ORIGEM DAS INFORMAÇÕES

ARTIGO 4º

APURAMENTO DE INDICADORES

Para apuramento dos indicadores de que trata o artigo 2º, será utilizado o VRA.

CAPÍTULO IV

DE APURAMENTO DA REGULARIDADE

ARTIGO 5º

ÍNDICE DE REGULARIDADE

O índice de regularidade (IR) é definido como o resultado do quociente entre o número de etapas regulares realizadas (ER) e o número resultante da diferença entre o total de etapas previstas (EP) e total de etapas canceladas não penalizadas (ECNP), conforme descrito na fórmula abaixo:

$$IR = \frac{ER}{EP - ECNP}$$

ARTIGO 6º

PERCENTUAL DE CANCELAMENTO

O percentual de cancelamentos (PC) é definido como o resultado do quociente entre o número de etapas canceladas (EC) e o número de etapas previstas, resumido na fórmula abaixo:

$$PC = \frac{EC}{EP}$$

ARTIGO 7º

APURAMENTO DE ÍNDICE

Para fins de apuramento do índice de regularidade, não serão consideradas como penalizáveis as etapas classificadas como canceladas caso os aeroportos, de origem ou de destino, estiverem interditados ou operando em condições meteorológicas abaixo dos mínimos operacionais requeridos.

CAPÍTULO V DA APURAMENTO DA PONTUALIDADE

ARTIGO 8º

ÍNDICE DE PONTUALIDADE

O Índice de Pontualidade (IP) é definido como o resultado do quociente entre o número de etapas pontuais (EPo) e o número resultante da diferença entre o total de etapas regulares realizadas e o total de etapas não pontuais classificadas como não penalizáveis (EPNP), resumido na seguinte fórmula:

$$IP = \frac{EPo}{ER - EPNP}$$

ARTIGO 9º

ÍNDICE DE NÃO PONTUALIDADE

O percentual de não pontualidade (PNP) é definido como o resultado do quociente entre o número de etapas não pontuais (ENP) e o número de etapas regulares realizadas, resumido na fórmula abaixo:

$$PNP = \frac{ENP}{ER}$$

ARTIGO 10º

PONTUALIDADE NAS ETAPAS DE VOOS DOMÉSTICOS

As etapas de voos domésticos serão consideradas pontuais se a partida ocorrer com antecedência de até 10 (dez) minutos ou com atraso de até 15 (quinze) minutos e se a chegada ocorrer com atraso de até 15 (quinze) minutos ou com qualquer antecedência em relação à data e ao horário previsto no HOTRAN.

ARTIGO 11º

PONTUALIDADE NAS ETAPAS DE VOOS INTERNACIONAIS

As etapas de voos internacionais serão consideradas pontuais se a partida ocorrer com antecedência de até 30 (trinta) minutos ou com atraso de até 30 (trinta) minutos e se chegada ocorrer com atraso de até 30 (trinta) minutos ou com qualquer antecedência com relação à data e ao horário previsto em HOTRAN.

ARTIGO 12º

APURAMENTO DE ÍNDICE DE PONTUALIDADE

Para fins de apuramento do índice de pontualidade, não serão consideradas como penalizáveis as etapas classificadas como não pontuais caso os aeroportos de origem ou de destino estiverem interditados ou a operar em condições meteorológicas abaixo dos mínimos operacionais requeridos.

CAPÍTULO VI

DA APURAMENTO DA EFICIÊNCIA OPERACIONAL

ARTIGO 13º

ÍNDICE DE EFICIÊNCIA OPERACIONAL

O índice de eficiência operacional (IEO) é definido como o resultado do produto do índice de regularidade (IR) pelo índice de pontualidade (IP), resumido na fórmula abaixo:

$$IEO = IR \times IP$$

ARTIGO 14º

PERCENTUAL DE EFICIÊNCIA OPERACIONAL

O percentual de eficiência operacional (PEO) é definido como o resultado do produto do percentual de cancelamento (PC) pelo percentual de não pontualidade (PNP), resumido na fórmula abaixo:

$$PEO = (1 - PC) \times (1 - PNP)$$

CAPÍTULO VII

DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

ARTIGO 15º

FORMAS DE DIVULGAÇÃO

Com vista ao acesso do público em geral às informações sobre o desempenho das operações de transporte aéreo público regular, os índices de regularidade, de pontualidade e de eficiência operacional apurados nos termos deste regulamento:

- a) serão publicados mensalmente pelo INAC em sua página na internet;
- b) deverão ser mantidos pelos administradores aeroportuários, mensalmente atualizados, em local visível e de fácil acesso nos aeroportos sob sua administração.

ARTIGO 16º

MONITORAMENTO DAS INFORMAÇÕES

O INAC realizará o monitoramento das informações constantes nos BAV fornecidos pelas empresas aéreas, inclusive no caso dos voos com início, escala e/ou término em território estrangeiro, considerando os dados do tráfego de aeronaves disponíveis no âmbito da entidade responsável pelo de Controle do Espaço Aéreo ou qualquer outra fonte ou meio que julgar pertinente, visando garantir a consistência e confiabilidade dos índices calculados.

ARTIGO 17º

OBRIGAÇÕES

As empresas São-tomenses e estrangeiras, de transporte aéreo público ficam obrigadas a disponibilizar, no momento da venda das passagens aéreas, os índices de regularidade e de pontualidade de cada um de seus voos previstos no HOTRAN.

Parágrafo único. Para fins de cumprimento do disposto neste artigo:

- I - devem ser disponibilizados os índices referentes ao segundo mês antecedente ao da operação de venda da passagem;
- II - considera-se voo a ligação direta entre o aeroporto de partida e o de pouso imediatamente após ao de partida;

III - os índices de que se trata:

- a) devem ser informados para vendas realizadas através dos sítios eletrônicos, telefones, balcões de atendimento, centrais telefônicas, ou quaisquer outros canais utilizados para vendas de passagens;
- b) devem ser apresentados de forma clara e em local de fácil percepção no mesmo momento da oferta do assento em cada voo, ou seja, antes da efetiva comercialização do assento.

ARTIGO 18º

INFORMAÇÕES NÃO CORRECTAS

A inexatidão, a inconsistência, a imprecisão ou a adulteração de informações contidas no BAV caracterizará infração punível nos termos da legislação aplicável.

ARTIGO 19º

FALTA DE INFORMAÇÃO

O não envio do BAV caracterizará infração.

ARTIGO 20º

INFRAÇÕES GRAVES

Para os efeitos deste regulamento, serão consideradas graves as infrações previstas nos artigos 18 e 19, tendo em vista comprometerem informações essenciais ao cumprimento dos objetivos institucionais desta Instituição.

ARTIGO 21º

CONSEQUÊNCIAS DAS INFRAÇÕES

Será instaurado processo administrativo para a aplicação de multa, uma vez constatada a infração prevista no artigo 18 ou no artigo 19, exceto no caso de adulteração intencional de dados.

ARTIGO 22º

INSTAURAÇÃO DO PROCESSO ADMINISTRATIVO

Será instaurado processo administrativo para a suspensão ou para a cassação da concessão ou da autorização em qualquer das seguintes hipóteses:

- a) adulteração intencional de informações contidas no BAV; ou

b) prática reiterada das demais infrações previstas no artigo 18 ou 19.

Parágrafo único. A prática reiterada de infrações será caracterizada, para efeitos deste regulamento, quando comprovada a infração em 2 (duas) remessas consecutivas ou em 12 (doze) remessas em um período de 12 (doze) meses consecutivos.

ARTIGO 23

ENTRADA EM VIGOR

O presente regulamento entra em vigor em ----- de ----- 201---