



---

**ASSUNTO: PRODUÇÃO DE CARTAS AERONÁUTICAS E À PRESTAÇÃO DE  
INFORMAÇÃO AERONÁUTICA**

**DATA:** 07/05/2012

A Organização da Aviação Civil Internacional (OACI) no âmbito das suas competências conferidas pela Convenção sobre Aviação Civil Internacional (Chicago, 1944) promove, a uniformização mundial de regulamentação que é publicada sob a forma de Anexos à referida Convenção.

Os Estados contratantes comprometem-se, nos termos dos artigos 37.º e 38.º da Convenção, a adotar estas normas e processos recomendados e a incorporá-los na sua ordem jurídica.

É assim que os serviços de informação aeronáutica cujo objetivo é assegurar o fluxo da informação e dados necessários à segurança, regularidade e eficiência da navegação aérea internacional, estes serviços têm vindo a ser objeto de constante modernização de modo a dotá-los de meios que lhes permitam responder atempadamente à importância do seu desempenho no âmbito da segurança de navegação aérea, graças a implementação de modernos sistemas de navegação aérea e de procedimentos de navegação aérea, tais como a “Navegação Regional” (RNAV), de rigorosos requisitos de navegabilidade das aeronaves tecnicamente conhecidos por “Navegação baseada no Desempenho” (PBN) e da utilização de sistemas de navegação computadorizados a bordo das aeronaves que podem ser atualizados durante o voo com informação proveniente de bases de dados em terra através de comunicações por ligação de dados, sem intervenção humana. Os dados aeronáuticos que alimentam estes sistemas devem, portanto, estar livres de quaisquer erros ou alterações sob pena de afetarem potencialmente a segurança da operação das aeronaves que os usam, das que se encontram nas suas proximidades e de pessoas e bens à superfície.

Nos termos da Convenção sobre Aviação Civil Internacional, aderida pelo Estado São-tomense, adiante designada por Convenção de Chicago, o Estado São-tomense é responsável pela prestação de serviços de informação

aeronáutica no espaço aéreo sobrejacente ao território nacional e águas territoriais, bem como pela produção de cartas aeronáuticas no mesmo espaço. Daí que, por razões de ordem técnica e de economia de regulamentação, aconselham a que os Anexos 4 e 15 à Convenção de Chicago, relativo a Cartas Aeronáuticas e aos Serviços de Informação Aeronáutica, respetivamente, sejam objeto de tratamento no mesmo diploma quadro. Com efeito, as especificações relativas à recolha e tratamento de dados e informação aeronáutica, aos procedimentos de trabalho e a respetiva exigência de certificação em qualidade e aos requisitos de qualidade dos dados e informação aeronáutica são comuns tanto para a produção de cartas aeronáuticas como aos serviços de informação aeronáutica.

O Decreto n.º 38/2011, de 16 de Novembro, ao estabelecer as atribuições e competências da autoridade nacional de aviação civil, atribuiu ao Instituto Nacional de Aviação Civil, (INAC) competências para regular, certificar, supervisionar e inspecionar o sector de aviação civil. No vasto leque sobre o qual incidem estas competências, está compreendida a matéria que é objeto da presente diretiva, ou seja, regular a produção de cartas aeronáuticas e os serviços de informação aeronáutica.

Assim, o Conselho de Administração do Instituto Nacional da Aviação Civil (INAC), ao abrigo do disposto no artigo 3º do anexo ao Decreto nº 38/2011 de 16 de Novembro de 2011, aprova a seguinte Diretiva:

## CAPÍTULO I

### **Disposições Gerais**

#### Artigo 1.º

#### **Objeto e âmbito de aplicação**

1 – A presente diretiva tem por objetivo aprovar o regime normativo aplicável à produção de cartas aeronáuticas e à prestação de informação aeronáutica, dando cumprimento, à uma das exigências da OACI, às regras e práticas recomendadas no Anexo 4 e Anexo 15 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

2 - A presente diretiva é aplicável à informação aeronáutica e dados aeronáuticos relativos ao território são-tomense, produção de cartas aeronáuticas e de prestação de serviços de informação aeronáutica, bem como às competências, responsabilidades, organização, gestão e formação dos Serviços de Informação Aeronáutica e de todo o pessoal que desempenha funções neste âmbito.

#### Artigo 2.º

#### **Serviços de Informação Aeronáutica e produção de Cartas Aeronáuticas**

1 - Os Serviços de Informação Aeronáutica e a produção de Cartas Aeronáuticas são assegurados pelas entidades referidas nas alíneas a) e b) do artigo 5º da presente diretiva.

2 - A informação aeronáutica e a produção de cartas aeronáuticas são asseguradas de forma atempada e adequada aos requisitos de qualidade constantes de regulamentação complementar e em conformidade com os padrões ou a regulamentação internacional das organizações internacionais de que São Tomé e Príncipe é parte, em todo o território nacional, incluindo as águas territoriais.

### Artigo 3.º **Definições**

Para efeitos da presente diretiva, entende-se por:

- a) «Área perigosa», espaço aéreo de dimensões definidas no qual podem, em períodos especificados, existir atividades que constituam perigo para o voo das aeronaves;
- b) «Área proibida», espaço aéreo de dimensões definidas, acima do território ou das águas territoriais de um Estado, no qual está interdito o voo de aeronaves;
- c) «Área restrita», espaço aéreo de dimensões definidas, acima do território ou das águas territoriais de um Estado, no qual o voo de uma aeronave está limitado de acordo com certas condições especificadas;
- d) «Boletim de Informação Antes do Voo» (PIB), forma de apresentar a informação NOTAM vigente, preparada antes do voo, considerada importante para as operações;
- e) «Cartas aeronáuticas OACI», cartas aeronáuticas produzidas de acordo com as normas e práticas recomendadas do Anexo 4 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional;
- f) «Centro Internacional de NOTAM» (NOF), órgão designado por um Estado para o intercâmbio internacional de NOTAM;
- g) «Circular de Informação Aeronáutica» (CIA), aviso que contém informação não qualificada para a emissão de um NOTAM ou para inclusão no AIP, mas relacionada com a segurança de voo, a navegação aérea ou assuntos de carácter técnico, administrativo ou legislativo;
- h) «Convenção de Chicago», Convenção sobre Aviação Civil Internacional, assinada em Chicago a 7 de Dezembro de 1944, aderida pelo Estado são-tomense em 28 de Fevereiro de 1977;
- i) «Dado», qualquer quantidade ou conjunto de quantidades que podem servir de referência ou base para o cálculo de outras quantidades (ISO 19104\*);

- j) «Dados aeronáuticos», representação de factos, conceitos ou instruções aeronáuticas de maneira formalizada adequada a comunicações, interpretação ou processamento;
- l) «Dados de obstáculos», dados relativos a todos os objetos móveis ou fixos (temporários ou permanentes), ou parte deles, localizados numa área destinada ao movimento à superfície de uma aeronave ou que se prolongue sobre uma superfície destinada a proteger aeronaves em voo ou estejam fora dessas superfícies definidas e tenham sido considerados um perigo para a navegação aérea;
- m) «Dados de terreno», dados sobre a superfície da Terra contendo objetos naturais tais como montanhas, montes, desfiladeiros, vales, massas de água, neve e gelo permanente, excluindo obstáculos;
- n) «Dados levantados», dados geoespaciais determinados por medição ou levantamento;
- o) «Elaboração de procedimentos», combinação de dados aeronáuticos com instruções de voo específicas para definir procedimentos de chegada por instrumentos e/ou procedimentos de partida por instrumentos que garantem padrões adequados de segurança de voo;
- p) «Emenda à AIP», modificações permanentes à informação contida no AIP;
- q) «Exatidão», grau de conformidade entre o valor estimado ou calculado e o valor real;
- r) «Especificação de navegação», conjunto de requisitos da aeronave e pessoal de voo necessários para suportar operações baseadas no desempenho de navegação no interior de determinado espaço aéreo, existindo dois tipos de especificações de navegação, as especificações RNP e RNAV;
- s) «Especificação RNP», especificação de navegação baseada na navegação regional que inclui os requisitos para monitorização do desempenho e alerta, identificados através do prefixo RNP (RNP 4, RNP APCH);
- t) «Especificação RNAV», especificação de navegação baseada na navegação regional que não inclui os requisitos para monitorização do desempenho e alerta, identificados através do prefixo RNAV (RNAV 5, RNAV 1);
- u) «Garantia de qualidade», parte da gestão da qualidade orientada para proporcionar a confiança de que os requisitos de qualidade são cumpridos (ISO 9000\*);
- v) «Geóide», a superfície equipotencial do campo gravitacional terrestre que coincide com o nível médio, não perturbado, da água do mar (MLS), prolongado, de forma contínua, através dos continentes
- x) «Gestão de qualidade», atividades coordenadas para dirigir e controlar uma organização relativamente à qualidade (ISO 9000\*);
- z) «Heliporto», aeródromo ou área definida sobre uma estrutura destinada a ser utilizada, no todo ou em parte, para a chegada, partida e movimentos à superfície, de helicópteros;

- aa) «Informação aeronáutica», informação resultante de recolha, análise e formatação de dados aeronáuticos;
- bb) «Integridade (dados aeronáuticos)», grau de garantia em como um dado aeronáutico e o seu valor não se perderam nem sofreram alterações desde que foi criado ou modificado com a devida autorização;
- cc) «Manual VFR», publicação emitida, ou autorizada pelo INAC, que contém informação aeronáutica de carácter duradouro, destinada à navegação aérea segundo as regras de voo visual;
- dd) «Metadados», dados sobre os dados (ISO 19115);
- ee) «Navegação Regional» (RNAV), método de navegação que permite a operação de uma aeronave em qualquer trajetória de voo desejada dentro da cobertura das ajudas à navegação localizadas no solo ou no espaço, ou dentro dos limites da capacidade das ajudas próprias da aeronave ou a combinação destas;
- ff) «Navegação baseada no desempenho» (*Performance based navigation*), navegação regional baseada nos requisitos de desempenho para aeronaves operando ao longo de rotas dos serviços de tráfego aéreo, num procedimento de aproximação por instrumentos, ou num espaço aéreo específico, sendo os requisitos de desempenho expressos em especificações de navegação (especificação RNAV, especificação RNP) em termos de precisão, integridade, continuidade, disponibilidade e funcionalidade necessária para a operação proposta no contexto de um conceito de espaço aéreo em particular;
- gg) «Obstáculo», todos os objetos móveis ou fixos, temporários ou permanentes, ou parte deles, localizados numa área destinada ao movimento à superfície de uma aeronave ou que se prolongue sobre uma superfície destinada a proteger aeronaves em voo, ou estejam fora dessas superfícies definidas e tenham sido considerados um perigo para a navegação aérea;
- hh) «Pacote integrado de informação aeronáutica», conjunto de informação constituída pelos seguintes elementos: AIP, incluindo o serviço de emendas, suplementos ao AIP, NOTAM e PIB, AIC e listas de verificação de NOTAM em vigor;
- ii) «Precisão», diferença mínima que se pode distinguir com fiabilidade através de um processo de medição;
- jj) «Prestador de serviços de informação aeronáutica», entidade pública ou privada que presta serviços de informação aeronáutica, certificada de acordo com o Regulamento da autoridade aeronáutica (INAC);
- ll) «Princípios relativos a fatores humanos», princípios que se aplicam ao projeto, certificação, instrução, operações e manutenção aeronáuticos e cujo objeto consiste em estabelecer um interface seguro entre os componentes humanos e os componentes de outros sistemas, tendo em conta o comportamento humano;

- mm) «Publicação de Informação Aeronáutica» (AIP), publicação emitida, ou autorizada pelo INAC, que contém informação aeronáutica de carácter duradouro, essencial à navegação aérea;
- nn) «Qualidade», grau em que um conjunto de características inerentes cumpre com os requisitos (ISO 9000\*);
- oo) «Qualidade dos dados», grau ou nível de confiança em como os dados disponibilizados cumprem os requisitos do utilizador em termos de exatidão, resolução e integridade;
- pp) «Rastreabilidade», capacidade de seguir a história, aplicação e localização do que estiver a ser considerado (ISO 9000\*);
- qq) «Requisito», necessidade ou expectativa estabelecida, geralmente implícita ou obrigatória (ISO 9000\*);
- rr) «Resolução», número de unidades ou dígitos em que se expressa e usa um valor medido ou calculado;
- ss) «Serviços de Informação Aeronáutica» (AIS), serviços responsáveis pela prestação, numa área de cobertura definida, de informação e dados aeronáuticos necessários à segurança, regularidade e eficiência da navegação aérea;
- tt) «Validação», confirmação, mediante entrega de evidências objetivas, de que se cumpriram os requisitos para uma utilização ou aplicação específica prevista (ISO 9000\*);
- uu) «Verificação», confirmação, mediante entrega de evidências objetivas, de que os requisitos especificados foram cumpridos (ISO 9000\*).

#### Artigo 4.º

#### **Abreviaturas**

Para efeitos da presente diretiva, as seguintes abreviaturas têm o seguinte significado:

- a) «AIRAC» (*Aeronautical Information Regulation and Control*), sistema que tem por objeto a notificação antecipada de situações que implicam mudanças importantes nas práticas operacionais, a definir em regulação complementar;
- b) «ARO» (*ATS Reporting Office*), órgão estabelecido com o objetivo de receber informação relativa aos serviços de tráfego aéreo e planos de voo submetidos antes da partida da aeronave;
- c) «IAIP» (*Integrated Aeronautical Information Package*), conjunto de informação constituída pelos seguintes elementos: AIP, incluindo o serviço de emendas, suplementos ao AIP, NOTAM e PIB, AIC e listas de verificação de NOTAM em vigor;
- d) «MSL» (*Mean Sea Level*), nível médio do mar;

- e) «NOTAM», aviso distribuído por meio de telecomunicações que contém informação relativa ao estabelecimento, às condições ou alterações de qualquer instalação aeronáutica, serviço, procedimento ou perigo, cujo conhecimento atempado é essencial para o pessoal encarregado das operações de voo;
- f) «PIB» (*Pre-flight Information Bulletin*), Boletim de Informação antes de voo;
- g) «UTC» (*Universal Time Coordinated*), Tempo Universal Coordenado.
- h) «ANC» (*Aeronautical Charts*), Cartas Aeronáuticas

## CAPÍTULO II

### Procedimentos operacionais

#### Artigo 5.º

#### **Sistema nacional de informação aeronáutica**

O sistema nacional de informação aeronáutica é composto pelas seguintes entidades:

- a) O INAC;
- b) Os serviços de informação aeronáutica e de produção de cartas aeronáuticas;
- c) As entidades originadoras ou notificadoras da informação e dados aeronáuticos;
- d) Os utilizadores da informação aeronáutica.

#### Artigo 6.º

#### **Competências**

O INAC, é a autoridade aeronáutica nacional com competências de regulação, previstas genericamente no Regulamento n.º 44/98, de 30 de Dezembro e aplicáveis ao fornecimento de Informação Aeronáutica e à produção de cartas aeronáuticas;

#### Artigo 7.º

#### **Dever de Cooperação**

1 - As entidades aeronáuticas referidas nas alíneas b) a d) do artigo 5.º têm o dever de cooperar com o INAC, sempre que para tal forem solicitadas, em função do assunto ou das suas competências.

2 - As entidades referidas no número anterior que integram o sistema nacional de informação de aviação civil têm ainda o dever de cooperar especificamente com o INAC no cumprimento do dever de notificação de diferenças.

#### Artigo 8.º

## **Direito a parecer prévio**

Salvo nos casos em que se verifique o cumprimento de responsabilidades internacionais assumidas pelo Estado ou de conflito com outros interesses do Estado São-tomense, as entidades aeronáuticas afetadas por decisões tomadas pelo INAC, no âmbito da sua competência regulamentar, têm o direito de emitir parecer, que deve ser tido em consideração pelo INAC.

### **Artigo 9.º**

#### **Propriedade da informação aeronáutica e dos dados aeronáuticos**

- 1 - A informação aeronáutica e os dados aeronáuticos relativos ao território são-tomense, são propriedade do Estado São-tomense.
- 2 - Compete ao INAC, no exercício das suas atribuições, tomar as medidas necessárias para assegurar e garantir os interesses do Estado São-tomense em matéria de propriedade e gestão dos dados aeronáuticos bem como as necessárias à certificação técnica da informação e dos dados aeronáuticos.
- 3 - A utilização dos dados referidos no n.º anterior depende de prévia autorização do INAC.

### **Artigo 10.º**

#### **Responsabilidades e funções**

- 1 - A informação aeronáutica e os dados aeronáuticos são publicados pelos Serviços de Informação Aeronáutica em nome do Estado São-tomense.
- 2 - Os Serviços de Informação Aeronáutica e as entidades de produção de cartas aeronáuticas carecem de certificação, e conseqüente supervisão, por parte do INAC.
- 3 - Os serviços de informação aeronáutica devem receber ou criar, recolher ou reunir, verificar, validar, formatar, editar, armazenar, publicar e distribuir a informação e dados aeronáuticos respeitantes a todo o território são-tomense, sob a forma de sistema integrado de informação aeronáutica.
- 4 - Os dados publicados devem ter a qualidade estabelecida na legislação e regulamentação complementar aplicável e devem ser fornecidos em tempo oportuno.
- 5 - Os Serviços de Informação Aeronáutica devem obter informação e dados aeronáuticos que lhe permitam prestar informação antes de voo e satisfazer as necessidades de informação durante o voo:
  - a) Dos Serviços de Informação Aeronáutica de outros Estados;
  - b) Dos operadores ou proprietários de aeródromos, heliportos, e outras pistas que constem das publicações de informação aeronáutica nacionais;
  - c) De entidades públicas ou privadas que prestem:



- i) Serviços de levantamento de dados;
- ii) Serviços de elaboração de procedimentos de voo;
- d) De entidades públicas ou privadas que forneçam dados eletrônicos do terreno e de obstáculos;
- e) De outras fontes responsáveis por quaisquer atividades com impacto na segurança da aviação, a definir em regulamentação complementar.

6 - Quando os Serviços de Informação Aeronáutica procedem à distribuição da informação e dados aeronáuticos obtidos em conformidade com a alínea a) do número anterior, devem especificar que tal publicação é da responsabilidade do Estado de origem.

7 - A informação e os dados aeronáuticos obtidos em conformidade com as alíneas b) a e) do número 5 do presente artigo devem ser verificados antes de serem distribuídos e caso isso não aconteça, quando forem distribuídos deve mencionar-se que não foram verificados.

8 - Os Serviços de Informação Aeronáutica devem disponibilizar prontamente aos seus congêneres dos outros Estados a informação e dados de que aqueles necessitem para a segurança, regularidade e eficiência da navegação aérea, para cumprimento do disposto no número seguinte.

9 - Os Serviços de Informação Aeronáutica devem assegurar a colocação à disposição dos seguintes utilizadores, numa forma adequada, as informações e dados para operações:

- a) Pessoal responsável pela operação de voo, incluindo tripulação de voo, bem como o planeamento de voo, os sistemas de gestão de voo e os simuladores de voo;
- b) Prestadores de serviços de tráfego aéreo responsáveis por serviços de informação de voo, serviços de informação de voo de aeródromo e o fornecimento de informação antes do voo.

## Artigo 11.º

### **Obrigação de notificar**

1 - As entidades referidas nas alíneas b) a e) do n.º 5 do Artigo 10.º têm o dever de notificar os Serviços de Informação Aeronáutica de todas as circunstâncias que se relacionem com a aviação civil em geral e com a segurança regularidade ou eficiência da navegação aérea em particular, nomeadamente as relativas a estabelecimento, supressão, interrupção, alterações ou outras ocorrências significativas a infra-estruturas, serviços, instalações, regulamentação, perigos e afetações ou restrições à utilização do espaço aéreo.

2 - O dever de notificar estabelecido neste artigo, obriga as entidades notificadoras a submeter a informação e os dados aeronáuticos em

conformidade com os procedimentos e os requisitos de qualidade estabelecidos na lei e em regulamentação complementar.

3 - As entidades notificadoras devem enviar logo que tenham conhecimento dos factos que as justifiquem, as notificações aos Serviços de Informação Aeronáutica, com observância das regras AIRAC, previstas no artigo 13.º da presente diretiva.

#### Artigo 12.º

### **Regras para a notificação de informação e dados aeronáuticos**

1 - Devem ser estabelecidos acordos ou arranjos formais entre os Serviços de Informação Aeronáutica e as entidades notificadoras ou originadoras de informação e dados aeronáuticos definidas nas alíneas b) a e) do nº 5 do Artigo 10.º no que se refere à disponibilização dessa informação e dados destinados às publicações de informação aeronáutica nacionais oficiais.

2 - As regras e requisitos necessários para a celebração dos acordos ou arranjos formais referidos no número anterior serão objeto de regulamentação complementar.

3 - As entidades notificadoras ou originadoras de informação e dados aeronáuticos carecem de aprovação por parte do INAC, nos termos de regulamentação complementar.

#### Artigo 13.º

### **Cumprimento das regras AIRAC**

1 - A difusão antecipada de informação sobre situações que impliquem mudanças significativas nas práticas operacionais e que, pelas suas características, possa causar perturbações aos operadores aéreos deve ser distribuída pelos Serviços de Informação Aeronáutica, de acordo com as regras de funcionamento do sistema AIRAC.

2 - As regras AIRAC bem como as circunstâncias específicas em que a difusão de informação se deve aplicar, são conforme as alíneas abaixo:

- a) A informação publicada no sistema AIRAC é identificada claramente com o sigla AIRAC, e
- b) a informação publicada no sistema AIRAC é distribuída de modo que os destinatários recebem a informação, pelo menos, 28 dias antes da sua data efetiva, e
- c) a informação publicada no sistema AIRAC não deve ser alterada nos primeiros 28 dias pós a data efetiva, ao menos que a circunstância

- notificada seja de natureza temporária e não persistir durante um período completo; e
- d) quando o Suplemento AIP é publicado em substituição de NOTAM, o suplemento deve incluir uma referência do número de série do NOTAM, e
  - e) quando uma emenda AIP ou Suplemento AIP é publicado no sistema AIRAC, produz-se um NOTAM de forma resumida sobre conteúdos operacionalmente significativos, data de entrada em vigor e o número de referência de cada alteração ou suplemento. O NOTAM deverá:
    - i. entrar em vigor na mesma data de sua eficácia como emenda ou suplemento, e
    - ii. permanecer em vigor até a próxima data AIRAC, e
  - f) quando não houver informações aplicáveis para serem publicadas na data AIRAC, será emitida uma notificação “NIL”, e
  - g) emite-se um NOTAM quando a informação a ser publicada como uma emenda AIP ou Suplemento AIP produz efeito antes da data efetiva da emenda ou suplemento.

3 - Em caso de aplicação das regras AIRAC, as entidades notificadoras ficam obrigadas ao estrito cumprimento das regras e procedimentos da regulamentação referida no número anterior.

#### Artigo 14.º

### **Utilização de sistemas de automatização**

1 - Na prestação de Serviços de Informação Aeronáutica devem ser utilizados sistemas automatizados com o objetivo de garantir a integridade dos dados aeronáuticos na sua cadeia de transmissão e melhorar a rapidez, precisão, eficiência e economia desses serviços.

2 - As especificações para os sistemas referidos no número anterior são conforme as alíneas que se seguem:

- a) Quando a autoridade da aviação civil ou a agência por ela delegada para prestar serviços nos termos do Anexo 15, 3.1.1 c) utilizar sistemas automatizados de informações pré-voo para tornar os dados de informação aeronáutica disponíveis para o pessoal de operações, incluindo membros da tripulação de voo para auto briefing, planeamento de vôo e informações necessários para o voo, os dados de informação disponibilizados devem respeitar as seguintes disposições:
  - i. elementos do Pacote Integrado de Informações Aeronáuticas;
  - ii. mapas e gráficos.
  - iii. informações adicionais atualizadas sobre o aeródromo de partida

- b) O sistema automatizado de informações pré-voo ao garantir uma harmonia no ponto comum de acesso pelo pessoal de operações, incluindo membros da tripulação de voo e outros profissionais aeronáuticos para a informação aeronáutica de acordo com o parágrafo a) e informação meteorológica de acordo com o ponto 9.5.1 do Anexo 3 – Serviço Meteorológico para Navegação Aérea Internacional, deverá estabelecer um acordo entre a autoridade de aviação civil ou a entidade autorizada pela autoridade aeronáutica para prestar serviços de acordo com o Anexo 15, 3.1.1.c) e a autoridade meteorológica em causa.
- c) De acordo com a alínea anterior, a Autoridade de Aviação Civil ou a entidade por ela delegada para prestar serviços em conformidade com o Anexo 3 da OACI, 3.1.1c) deverá ser responsável pela qualidade e atualidade da informação aeronáutica bem como os dados fornecidos por meio deste sistema.

Nota -. A autoridade meteorológica em questão permanece responsável pela qualidade da informação meteorológica fornecida por meio do sistema, de acordo com 9.5.1 do anexo 3.

- d) As instalações de Auto briefing do sistema automatizado antes de voo devem prever o acesso de pessoal de operações, incluindo membros da tripulação de voo e outros profissionais da aeronáutica, sempre que seja necessário para consulta de serviço de informação aeronáutica, por telefone ou outros meios de telecomunicações adequados. A interface homem / máquina de tais instalações deverá garantir o acesso fácil de forma orientada, a todos os dados de informação relevantes.
- e) O sistema automatizado de informação antes do voo para o fornecimento de dados de informação aeronáutica para Auto briefing, planeamento de vôo e serviço de informação de voo deverá:
  - i. prever a atualização contínua e em tempo útil do banco de dados e monitorização da validade e da qualidade de informação aeronáutica armazenado;
  - ii. permitir o acesso ao sistema de pessoal de operações, incluindo membros da tripulação, pessoal de aeronáutica concernente e outros utilizadores aeronáuticos, através de telecomunicações adequadas;
  - iii. garantir a provisão em forma de cópia em papel, da informação aeronáutica / dados acessados, conforme a necessidade;
  - iv. usar o acesso e os procedimentos de interrogatório baseados em linguagem clara, abreviada e os indicadores de localização ICAO, conforme o caso, ou com base em uma interface de usuário baseada em menus ou outro mecanismo apropriado, conforme acordado entre a autoridade de aviação civil e operador em causa.

Nota -. Abreviaturas da OACI e códigos e indicadores de lugar são dados, respectivamente, nos Procedimentos de Serviços de Navegação Aérea da ICAO - Abreviaturas e Códigos (PANS-ABC. ICAO Doc 8400) e os indicadores de lugar ICAO (Doc 7910).

#### Artigo 15.º

### **Publicações de informação aeronáutica nacionais**

1 - Os Serviços de Informação Aeronáutica asseguram a publicação da informação aeronáutica relativa a todo o território nacional nos seguintes moldes:

a) Pacote Integrado de Informação Aeronáutica, constituído pelos seguintes elementos:

i) AIP São Tomé e Príncipe, incluindo o serviço de emendas;

ii) Suplementos à AIP São Tomé e Príncipe;

iii) NOTAM;

iv) Circulares de Informação Aeronáutica da Série Internacional(AIC);

v) Listas de verificação de NOTAM válidos;

vi) PIB – Boletins de Informação Antes do Voo.

b) Manual VFR, incluindo o serviço de emendas;

c) Circulares de Informação Aeronáutica da Série Nacional;

2 - As Circulares de Informação Aeronáutica da Série Nacional são publicadas pelo INAC.

3 - As publicações referidas nas alíneas a) e b) do n.º 1 são publicadas pelos Serviços de Informação Aeronáutica.

4 - As publicações de informação aeronáutica referidas nos números anteriores são publicadas simultaneamente em formato digital e em papel, e devem estar “*online*” na Internet.

5 - As regras, requisitos e especificações para a produção das publicações de informação aeronáutica referidas nos números anteriores são feitas como se segue:

a) As publicações de informação aeronáutica incluem as informações detalhadas nas rúbricas apresentadas em itálico no Apêndice 1 do Anexo 15 da OACI;

b) As publicações de informação aeronáutica terão três partes subdivididas em secções e sub-secções numeradas de maneira uniforme;

c) As publicações de informação aeronáutica incluirão na 1ª parte – Geral (GEN):

i. uma indicação da autoridade competente que salienta as instalações, serviços e procedimentos de navegação aérea que constituem o objeto de AIP;

ii. as condições gerais nas quais as instalações ou serviços são utilizadas no plano internacional;

- iii. uma lista das diferenças importantes entre as regras e usos nacionais do Estado São-Tomense e as normas, práticas recomendadas e procedimentos correspondentes da OACI, apresentada de maneira que permite aos utilizadores de distinguirem facilmente as especificações do Estado São-Tomense das disposições correspondentes da OACI.
- iv. a solução escolhida pelo Estado São-Tomense em cada caso importante onde as normas, práticas recomendadas e procedimentos da OACI ofereçam uma opção;

#### Artigo 16.º

### **Cartas Aeronáuticas**

1 - Os Serviços de Informação Aeronáutica asseguram a produção e publicação das cartas aeronáuticas OACI aplicáveis a todas as fases do voo, relativas ao território nacional e ao espaço aéreo onde São Tomé e Príncipe tem jurisdição, produzidas por serviços de cartografia aeronáutica certificados pelo INAC. nos termos do nº 2 do artigo 10º da presente diretiva.

2 - As regras, requisitos e especificações para a produção das cartas aeronáuticas OACI referidas no número anterior são feitas como se segue:

- a) As cartas aeronáuticas enumeradas abaixo que serão estabelecidas para os aeródromos/heliportos internacionais designados figurarão no AIP ou serão difundidas separadamente aos destinatários dos AIP:
  - i. Cartas de aeródromo/heliporto – OACI;
  - ii. Cartas dos movimentos na superfície da pista - OACI;
  - iii. Cartas de obstáculos do aeródromo – OACI tipo A;
  - iv. Cartas de estacionamento e de acoplagem de aeronave – OACI;
  - v. Cartas regionais – OACI;
  - vi. Cartas de altitude mínima radar – OACI;
  - vii. Cartas de aproximação por instrumentos – OACI;
  - viii. Cartas topográficas para aproximação de precisão – OACI;
  - ix. Cartas de chegada padronizada aos instrumentos (STAR) – OACI;
  - x. Cartas de partida padronizada aos instrumentos (SID) – OACI;
  - xi. Cartas de chegada visual – OACI;
- b) As cartas ou os esquemas serão utilizados, se for caso disso, para completar ou substituir as tabelas ou o texto das publicações de informação aeronáutica.

#### Artigo 17.º

### **Dados eletrónicos do terreno e de obstáculos**

1 - Os Serviços de Informação Aeronáutica asseguram a disponibilização de conjuntos de dados eletrónicos de terreno e dados eletrónicos de obstáculos,

que, quando utilizados em conjunto com dados aeronáuticos, conforme apropriado, dão apoio às seguintes aplicações de navegação aérea:

- a) Sistema de aviso de proximidade do solo com o objetivo de evitar o impacto frontal no terreno e o sistema de aviso de altitude mínima de segurança (MSAW);
- b) Determinação de procedimentos de contingência a utilizar em caso de emergência durante uma aproximação ou descolagem falhadas;
- c) Análise das limitações da operação da aeronave;
- d) Desenho de procedimentos por instrumentos (incluindo procedimento de aproximação em circuito);
- e) Determinação do procedimento de descida em cruzeiro em rota e local de aterragem de emergência em rota;
- f) Sistema avançado de guiamento e controlo do movimento na superfície (ASMGCS);
- g) Produção de cartas aeronáuticas e bases de dados a bordo;
- h) Simulador de voo;
- i) Sistema de visibilidade; e
- j) Restrição e eliminação de obstáculos no aeródromo ou heliporto.

2 – a) Sem prejuízo do disposto no artigo 15.º da presente diretiva, as áreas de cobertura territorial, requisitos numéricos e as especificações relativas ao levantamento, tratamento, certificação, armazenamento e disponibilização dos dados eletrónicos do terreno e de obstáculos são consoante as seguintes áreas:

- i. Área 1: Território de São Tomé e Príncipe;
- ii. Área 2: Área de controlo da terminal;
- iii. Área 3: Área do aeródromo/heliporto;
- iv. Área 4: Área das operações de categoria II ou III

Nota: Ver A15, Apêndice 8 para ilustrações gráficas das áreas de cobertura definidas

Área 1 abrangerá todo o território de São Tomé e Príncipe, incluindo aeródromo / heliportos.

Área 2 será a área de controlo terminal conforme publicado no AIP de São Tomé e Príncipe ou limitado a um raio de 45 Km do ponto de referência aeródromo / heliporto. Nos aeródromos / heliportos IFR onde a área de controlo terminal não foi estabelecida, área 2 estará dentro do raio de 45 km do ponto de referência do aeródromo / heliporto.

Nos aeródromos / heliportos IFR, Área 3 abrangerá a área que se estende a partir da extremidade da pista à 90 m da linha central da pista e para todas as outras partes, área de movimento do aeródromo / heliporto, será 50 m da extremidade da área definida.

A Área 4 deve ser restrita para aquelas pistas onde foram estabelecidas as operações de aproximação de precisão Categoria II ou III e onde são exigidas informações detalhadas que lhes permita avaliar, através da utilização de rádio altímetro, o efeito do terreno na determinação da altura de decisão. A largura da área deve ser 60 m de cada lado da linha central da pista enquanto o comprimento deve ser 900 m da cabeceira da pista medido ao longo da sua linha central.

De acordo com as aplicações de navegação aérea listados na 15.10.J.05 as áreas de cobertura, conjuntos de dados eletrónicos sobre o terreno devem satisfazer os requisitos numéricos especificados no Anexo 15, Apêndice 8, Tabela A8-1, enquanto os dados de obstáculos devem satisfazer os requisitos numéricos especificados no apêndice 8, Tabela A8-2.

#### Artigo 18.º

### **Especificações gerais**

1 - Cada um dos elementos do Pacote Integrado de Informação Aeronáutica é publicado em língua portuguesa e em língua inglesa.

2 - O Manual VFR e as respetivas Emendas são publicados em língua portuguesa e em língua inglesa.

3 - As Cartas Aeronáuticas OACI 1:1000 000 ou 1:500 000 do território nacional bem como as cartas aeronáuticas que são parte integrante da AIP São Tomé e Príncipe são publicadas em língua portuguesa e inglesa.

4 - As Circulares de Informação Aeronáutica da Série nacional são publicadas em língua portuguesa.

5 - Os nomes dos locais devem ser escritos com a ortografia nacional.

6 - As unidades de medida utilizadas na distribuição das informações e dados aeronáuticos são as do sistema de unidades de medida internacionalmente aceites(SI), sem prejuízo da utilização das unidades constantes do Anexo 1 a presente diretiva, nas condições nele referidas.

#### Artigo 19.º

### **AIP eletrónico**

1 - Sem prejuízo do disposto no Artigo 15º, nº 1, alínea a) i), ii) e iv), a AIP, a Emenda à AIP, o Suplemento à AIP e a AIC também devem ser publicadas em formato que permita a sua apresentação num monitor de computador e a sua impressão em papel.

Este documento eletrónico composto chama-se «AIP Eletrónico» (eAIP) e baseia-se num formato que permite o intercâmbio de dados digitais.

2 - O conteúdo informativo da eAIP e a estrutura dos capítulos, secções e subsecções deve seguir o conteúdo e estrutura da AIP em papel.

3 - A eAIP deve incluir ficheiros que permitam a impressão de uma AIP em papel.



## Artigo 20.º

### **Utilização das abreviaturas da OACI**

As abreviaturas da OACI devem ser utilizadas pelos Serviços de Informação Aeronáutica sempre que seja apropriado e o seu uso facilite a distribuição de informação/dados aeronáuticos.

## Artigo 21.º

### **Sistema de referência horizontal**

1 - Deve ser utilizado como sistema de referência geodésica horizontal o Sistema Geodésico Mundial – 1984 (WGS-84).

2 - As coordenadas geográficas aeronáuticas publicadas devem ser expressas em função da referência geodésica WGS-84.

3 - As regras de publicação das coordenadas geográficas são as seguintes:

- a) O Sistema Geodésico Mundial - 1984 (WGS-84) deve ser utilizado como sistema de referência horizontal (geodésica) de navegação aérea internacional. Consequentemente, as coordenadas geográficas aeronáuticas publicadas (indicando latitude e longitude) deve ser expresso em termos de dados de referência geodésico WGS-84, identificando aquelas coordenadas geográficas que foram transformadas em coordenadas WGS-84 por meios matemáticos e cuja precisão do trabalho original de campo não satisfaz aos requisitos constantes no Anexo 5, Tabela 1 do Anexo 11.

Nota I - material de orientação completa sobre WGS-84 está contida no World Geodetic System - 1984 (WGS-84) Manual (Doc 9674).

Nota 2 -. Especificações relativas a determinação e relatórios (precisão do trabalho de campo e integridade de dados) do WGS-84-relacionados com as coordenadas aeronáuticas para as posições geográficas estabelecidas pelos serviços de tráfego aéreo são apresentados no Anexo 11 da ICAO, Capítulo 2, e no Apêndice 5, Tabela 1, e para posições relacionadas com aeródromo / heliporto, no Anexo 14, Volumes I e II, Capítulo 2, e na Tabela A5-1 e Tabela 1 dos Apêndices 5 e 1, respectivamente.

- b) Nas aplicações geodésicas precisas e algumas aplicações de navegação aérea, as mudanças temporais no movimento das placas tectônicas e os efeitos de maré sobre a crosta da Terra deve ser modelado e estimado. Para refletir o efeito temporal, uma era deve ser incluído em qualquer conjunto de coordenadas da estação absoluta.
- c) As Coordenadas geográficas que foram transformadas em coordenadas WGS-84, mas cuja precisão do trabalho de campo original não cumpre as exigências da ICAO Anexo 11, Capítulo 2, e Anexo 14, Volumes I e II, capítulo 2, serão identificados por um asterisco.

- d) A ordem de publicação da resolução de coordenadas geográficas é a que está prevista no Anexo 15 da OACI, apêndice 1 e Tabela A7-1 do Apêndice 7, enquanto a ordem do quadro de resolução das coordenadas geográficas são as que estão previstas no Anexo 4 da ICAO, apêndice 6, Tabela 1.

#### Artigo 22.º

##### **Sistema de referência vertical**

1- O sistema de referência vertical utilizado deve ser o «MSL» que dá as alturas, ou elevações, em relação ao geóide.

2 - As regras de publicação das coordenadas verticais são objeto de regulamentação complementar.

- a) O Modelo Gravitacional da Terra - 1996 (EGM-96), contendo longo comprimento de dados de campo de gravidade para o grau e ordem 360, deve ser usado por navegação aérea internacional, como o modelo de gravidade global.
- b) Nessas posições geográficas onde a precisão da EGM-96 não cumprem as exigências de precisão necessárias para a elevação e a ondulação do geóide especificado no Anexo 14, Volumes I e II, com base em dados de EGM-96, modelos de geóide regionais, nacionais ou locais que contenham alta resolução (comprimento de onda curta) os dados de campo de gravidade devem ser desenvolvidos e utilizados. Quando um outro modelo de geóide como EGM- é usado, uma descrição do modelo utilizado, incluindo os parâmetros exigidos para a transformação de altura entre o modelo e EGM-96, devem ser apresentadas na Publicação de Informação Aeronáutica (AIP).
- c) Para além da altitude referenciada para o MSL (geóide), para as posições específicas de terra pesquisada, a ondulação do geóide (referenciado no elipsóide WGS-84) para aquelas posições especificadas no Anexo 15 da OACI, apêndice 1, devem ser também publicados.
- d) A ordem de publicação da resolução da elevação e ondulação do geóide deve ser conforme o previsto no Anexo 15 da OACI, apêndice 1 e Tabela A7-2 do Apêndice 7, enquanto a ordem de resolução gráfica de elevação e ondulação do geóide deve ser conforme o especificado no anexo 4 da ICAO, apêndice 6, Tabela 2.

#### Artigo 23.º

##### **Sistema de referência temporal**

1 - Sem prejuízo do disposto no número seguinte, a referência temporal utilizada deve ser o «UTC».

2 - Quando, em algumas aplicações, se utilizar um sistema de referência temporal diferente, a lista das características ou os metadados relacionados

com um esquema de aplicação ou um conjunto de dados, conforme o caso, deve incluir-se uma descrição do referido sistema ou referenciar o documento que descreve esse sistema de referência temporal.

#### Artigo 24.º

##### **Identificação e delimitação de áreas proibidas, restritas e perigosas**

1 - Cada área proibida, restrita ou perigosa estabelecida nos termos da legislação aplicável deve ser identificada e, após a sua identificação inicial, todos os detalhes inerentes a cada uma dessas áreas devem ser publicados.

2 - A identificação atribuída deve ser utilizada para identificar a área em todas as notificações posteriores correspondentes à mesma e deve ser composta por um grupo de letras e números como a seguir se indicam:

a) As letras de nacionalidade relativas aos indicadores de lugar atribuídas a São Tomé e Príncipe ou ao território que estabeleceu esse espaço aéreo;

b) A letra P para área proibida, a letra R para área restrita e a letra D para área perigosa;

c) Um número, não duplicado dentro do território são-tomense ou do território em questão.

3 - Os números de identificação não devem voltar a ser utilizados durante um período de, pelo menos, um ano, após o cancelamento da área a que se referem.

4 - No estabelecimento de áreas proibidas, restritas ou perigosas, a respetiva área deve ser a mais reduzida possível, e estar inserida em limites geométricos simples, a fim de permitir uma maior facilidade de referência.

#### Artigo 25.º

##### **Intercâmbio de informação e dados aeronáuticos**

1 - Todos os elementos do Pacote Integrado de Informação Aeronáutica originados por outros Estados devem ser endereçados aos Serviços de Informação Aeronáutica.

2 - Os Serviços de Informação Aeronáutica devem estabelecer, sempre que possível, contacto direto com os serviços de informação aeronáutica de outros Estados contratantes da OACI para facilitar o intercâmbio internacional de informação e dados aeronáuticos.

3 - Os Serviços de Informação Aeronáutica devem estar dotados dos meios necessários para satisfazer os requisitos operacionais relativos ao envio e receção dos NOTAM distribuídos por telecomunicações.

4 - Os Serviços de Informação Aeronáutica devem disponibilizar, gratuitamente, um exemplar de cada um dos elementos do Pacote Integrado de Informação Aeronáutica, em suporte de papel ou por via eletrónica, ou das duas formas,

aos serviços de informação aeronáutica de outros Estados contratantes da OACI que o tenham solicitado.

5 - O intercâmbio de mais do que um exemplar de cada um dos elementos do Pacote Integrado de Informação Aeronáutica e outros documentos de navegação aérea, incluindo os que contêm legislação e regulamentação de navegação aérea, quer em suporte de papel quer por via eletrónica, com outros Estados devem ser objeto de acordos bilaterais entre o Estado São-Tomense e esses Estados contratantes da OACI.

6 - A aquisição de informação e dados aeronáuticos, incluindo os elementos do Pacote Integrado de Informação Aeronáutica e outros documentos de navegação aérea, incluindo os que contêm legislação e regulamentação de navegação aérea, quer em suporte de papel, quer por via eletrónica, por Estados que não sejam contratantes da OACI e por outras entidades, devem ser objeto de um acordo separado com o Estado São-Tomense.

#### Artigo 26.º

### **Sistema de gestão de qualidade**

1 - Os Serviços de Informação Aeronáutica devem implementar e manter um sistema de gestão de qualidade que englobe todas as etapas funcionais indicadas nos números 4 e 5 do Artigo 10º.

2 - A execução da gestão de qualidade referida deve poder ser demonstrada em cada etapa funcional, sempre que tal seja exigido.

3 - O sistema de gestão de qualidade referido no n.º 1 deve obedecer à série 9000 das normas de garantia de qualidade da Organização Internacional de Normalização (ISO) e estar certificado por uma organização aprovada, para o efeito.

4 - Os Serviços de Informação Aeronáutica devem garantir que o sistema de gestão de qualidade inclui as políticas necessárias, processos e procedimentos para garantir e verificar que os dados aeronáuticos são rastreados até à sua origem, de modo a que seja identificada a causa primária de quaisquer anomalias ou erros detectados durante a sua utilização, e que estes sejam corrigidos e comunicados aos utilizadores afetados, imediatamente.

5 - O sistema de gestão de qualidade estabelecido deve proporcionar aos utilizadores a garantia e confiança necessárias de que a informação e os dados aeronáuticos distribuídos são adequados à utilização pretendida e obedecem aos requisitos estabelecidos em matéria de qualidade (exatidão, resolução e integridade).

6 - O sistema referido no número anterior deve dar ainda garantias quanto ao período de aplicabilidade do uso previsto dos dados aeronáuticos e ao cumprimento dos prazos de distribuição acordados.

7 - Os Serviços de Informação Aeronáutica devem garantir que a integridade dos dados aeronáuticos se mantém ao longo de todo o processo, desde o levantamento topográfico ou origem até à distribuição ao utilizador seguinte.

8 - Os requisitos de integridade dos dados devem basear-se no possível risco resultante da alteração dos dados e do fim a que se destinam, devendo ser aplicadas as seguintes classificações e níveis de integridade de dados:

a) Dados críticos, nível de integridade  $1 \times 10^{-8}$ : existe grande probabilidade de que a utilização de dados críticos alterados possa pôr em risco a segurança do voo e a aterragem da aeronave, havendo a possibilidade de ocorrer uma catástrofe;

b) Dados essenciais, nível de integridade  $1 \times 10^{-5}$ : há poucas probabilidades de que a utilização de dados essenciais alterados possa pôr em risco a segurança do voo e a aterragem da aeronave, com possibilidade de ocorrer uma catástrofe; e

c) Dados de rotina, nível de integridade  $1 \times 10^{-3}$ : existe uma probabilidade muito reduzida de que a utilização de dados ordinários alterados possa pôr em risco a segurança do voo e a aterragem, com possibilidade de ocorrer uma catástrofe.

9 - Os Serviços de Informação Aeronáutica devem verificar e coordenar cuidadosamente os textos que são expedidos como parte do Pacote Integrado de Informação Aeronáutica para se certificar, antes de proceder à sua distribuição, que a informação necessária está completa e que todos os pormenores estão correctos.

10 - O cumprimento do sistema de qualidade aplicado deve ser demonstrado através de auditorias.

11 - Ao identificar uma situação de não-conformidade devem ser determinadas e tomadas as medidas necessárias para corrigir a causa.

12 - Todas as observações resultantes de uma auditoria e as medidas correctivas devem ser apresentadas com provas e documentadas de forma adequada.

## Artigo 27.º

### **Considerações relativas a fatores humanos**

1 - Na organização dos Serviços de Informação Aeronáutica devem ser tidos em conta o projeto, o conteúdo, o processamento e a distribuição da informação ou dados aeronáuticos, e ainda os princípios relativos a fatores humanos.

2 - Nos casos em que são identificados riscos, devem ser tomadas as necessárias medidas mitigadoras quer através do desenho de sistemas, de procedimentos de operação ou do melhoramento do ambiente de operação.

#### Artigo 28.º

### **Pessoal técnico para prestação de funções no âmbito da informação aeronáutica e nos Serviços de Informação Aeronáutica e cartas aeronáuticas**

1 - O pessoal a prestar serviços no âmbito das funções de regulamentação e supervisão da informação aeronáutica e cartas aeronáuticas e da certificação dos serviços de informação aeronáutica, deve ter qualificações técnicas, formação e treino adequados ao cabal desempenho das suas funções, nos termos de regulamentação complementar.

2 - O pessoal técnico dos Serviços de Informação Aeronáutica e de produção de cartas aeronáuticas deve ter qualificações técnicas, formação e treino adequados para o desempenho cabal das funções que lhes estão cometidas, nos termos de regulamentação complementar.

3 - As entidades referidas nas alíneas b) a e) do n.º 5 do Artigo 10.º devem garantir que o pessoal técnico que desempenha tarefas relacionadas com o fornecimento de informação aeronáutica e dados aeronáuticos, tenha o treino e competências adequados, nos termos de regulamentação complementar.

4 - Compete ao INAC estabelecer, através de regulamentação complementar, os requisitos do pessoal destinado a desempenhar funções no âmbito da informação aeronáutica e cartas aeronáuticas e aprovar os requisitos a adotar pelos Serviços de Informação aeronáutica.

5 - Os requisitos de certificação das entidades formadoras são estabelecidos em regulamentação complementar.

6 - Os Serviços de Informação Aeronáutica devem exigir que o pessoal mantém as qualificações e a competência requeridas para desempenhar as funções específicas das áreas de informação aeronáutica e cartas aeronáuticas que lhe são cometidas, devendo realizar um processo de avaliação inicial e periódica que permita apurar as qualificações e competências exigidas, nos termos de regulamentação complementar.

7 - Os prestadores de Serviços de Informação Aeronáutica devem elaborar um programa de formação para o pessoal técnico AIS e ANC.

8 - Os programas de formação do pessoal de informação aeronáutica e cartas aeronáuticas carecem de aprovação pelo INAC, nos termos de regulamentação complementar.

#### Artigo 29.º

### **Organização dos Serviços de Informação Aeronáutica**

1 - Os Serviços de Informação Aeronáutica devem estar organizados de forma a dispor de pessoal técnico especializado, equipamentos e instalações adequados para o desempenho das seguintes funções:

- a) Produção e atualização do AIP, dos Suplementos ao AIP, do Manual VFR e a respetiva atualização, das Circulares de Informação Aeronáutica (AIC);
- b) Produção de cartas aeronáuticas;
- c) Produção e difusão de NOTAM;
- d) Prestação de Informação antes do Voo e pós Voo.

2 - A organização e o funcionamento dos serviços de produção e atualização do AIP e de produção de cartas aeronáuticas são conforme o ponto 4.1 do Anexo 15 da OACI.

3 - A organização e o funcionamento dos serviços de produção e difusão de NOTAM são conforme o ponto 5.1 do Anexo 15 da OACI.

#### Artigo 30.º

#### **Informação antes de voo e informação pós voo**

1 - Nos aeródromos, incluindo heliportos, dos quais, estão autorizados para operações de voos internacionais, antes do voo e pós-voo, deve ser fornecida, às tripulações de voo ou, se aplicável, ao pessoal de operações de voo, a informação aeronáutica indispensável à segurança, regularidade e eficiência da navegação aérea e sobre as rotas com início nesses aeródromos e heliportos.

2 - Compete ao órgão AIS, enquanto responsável pela prestação de informação antes de voo fornecer, para fins de planeamento de antes de voo:

- a) Os elementos pertinentes do Pacote Integrado de Informação Aeronáutica;
- b) Mapas e cartas aeronáuticas; e
- c) Outra informação atualizada relativa ao aeródromo de partida.

4 - Compete ao Órgão AIS, enquanto responsável pela receção de informação pós voo:

- a) Receber e tratar as informações prestadas pelas tripulações das aeronaves sobre o estado e as condições de funcionamento das instalações de navegação aérea, assegurando igualmente que essas informações são disponibilizadas aos outros órgãos do serviço de informação aeronáutica para disseminação, conforme as circunstâncias o exigirem.
- b) Receber informação sobre a presença de aves observadas pelas tripulações assegurando que essa informação é disponibilizada aos outros órgãos dos serviços de informação aeronáutica responsáveis para disseminação, conforme as circunstâncias o exigirem.

### CAPÍTULO III

#### **Disposições contra-ordenacionais e medidas cautelares**

#### Artigo 31.º

## Contra-ordenações

1 - Para efeitos de aplicação do regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto n.º 15/2011, de 23 de Maio, constituem contra-ordenações muito graves:

- a) A violação do dever de cooperar com o INAC previsto no Artigo 7.º da presente diretiva;
- b) A utilização de dados ou de informação aeronáutica sem prévia autorização do INAC em violação do disposto do n.º 3 do artigo 9.º;
- c) A violação do dever de receber ou criar, recolher ou reunir, verificar, validar, formatar, editar, armazenar, publicar e distribuir a informação e dados aeronáuticos respeitantes a todo o território são-tomense, previsto no n.º 3 do Artigo 10.º da presente diretiva;
- d) O fornecimento de dados ou de informação aeronáutica por parte de entidades não devidamente certificadas nos termos da presente diretiva;
- e) A utilização para fins aeronáuticos de dados ou de informação aeronáutica fornecidos por entidades não certificadas nos termos da presente diretiva;
- f) A violação dos requisitos de qualidade e dos deveres de obtenção e fornecimento em tempo útil de informação e dados aeronáuticos, previstos nos n.os 4 e 5 do Artigo 10.º da presente diretiva;
- g) A violação do dever de notificar, previsto no Artigo 11.º da presente diretiva;
- h) A inexistência de acordos ou arranjos formais entre o prestador de serviços e as entidades notificadoras ou originadoras de informação aeronáutica e de dados aeronáuticos, em violação do n.º 1 do Artigo 12.º da presente diretiva;
- i) A não utilização de sistemas de automatização na prestação de serviços de informação aeronáutica em violação do Artigo 14.º da presente diretiva;
- j) A inexistência de meios para satisfazer os requisitos operacionais relativos ao envio e receção dos NOTAM distribuídos por telecomunicações em violação do n.º 3 do Artigo 25.º da presente diretiva;
- l) A inexistência de um sistema de gestão de qualidade nos serviços de informação aeronáutica em violação dos nºs 1 e 3 do Artigo 26.º da presente diretiva;
- m) O não fornecimento da informação aeronáutica nos aeródromos e heliportos abertos ao tráfego aéreo internacional conforme estipulado no n.º 1 do Artigo 30.º da presente diretiva;
- l) A não prestação de informação antes e pós voo em todos os aeroportos internacionais conforme estipulado no n.º 2 do Artigo 30.º da presente diretiva.

2 - Para efeitos de aplicação do regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto n.º 15/2011, de 23 de Maio, constituem contra-ordenações graves:

- a) A violação, por parte dos Serviços de Informação Aeronáutica, dos deveres previstos nos números 6, 7, 8 e 9 do Artigo 10.º da presente diretiva;



- b) O incumprimento, pelo prestador de serviços de informação aeronáutica, do n.º 1 do Artigo 13.º da presente diretiva;
- c) O incumprimento, pelas entidades notificadoras, do n.º 3 do Artigo 13.º da presente diretiva;
- d) O incumprimento dos números 4 e 5 do Artigo 15.º da presente diretiva;
- e) O incumprimento do Artigo 18.º da presente diretiva;
- f) O incumprimento do Artigo 19.º da presente diretiva;
- g) O incumprimento do n.º 4 do Artigo 26.º da presente diretiva;
- h) A não realização de auditorias ao sistema de gestão de qualidade, conforme estipulado no n.º 10 do Artigo 26.º da presente diretiva;
- i) O incumprimento do n.º 11 do Artigo 26.º da presente diretiva;
- j) O incumprimento dos n.os 1 e 2 do Artigo 28.º da presente diretiva;
- l) O incumprimento do n.º 1 do Artigo 29.º da presente diretiva;
- m) O não fornecimento, total ou parcial, da informação aeronáutica referida no n.º 3 do Artigo 30.º da presente diretiva;
- n) O incumprimento do n.º 4 do artigo 30.º da presente diretiva.

3 - Para efeitos de aplicação do regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto n.º 15/2011, de 23 de Maio, constituem contra-ordenações leves:

- a) A não utilização de abreviaturas OACI, conforme estipulado pelo Artigo 20.º da presente diretiva;
- b) O incumprimento do n.º 9 do Artigo 26.º da presente diretiva;
- c) O incumprimento do n.º 12 do Artigo 26.º da presente diretiva;
- d) O incumprimento do Artigo 27.º da presente diretiva;
- e) O incumprimento do n.º 3 do Artigo 28.º da presente diretiva;
- f) O incumprimento do n.º 6 do Artigo 28.º da presente diretiva.

#### Artigo 32.º

#### **Sanções acessórias**

Simultaneamente com as coimas previstas no Decreto n.º 15/2011, de 23 de Maio, podem, ainda ser aplicadas as sanções acessórias, também previstas no diploma em referência.

#### Artigo 33.º

#### **Regime subsidiário**

Em tudo o que não se encontre previsto na presente diretiva é aplicável o regime das contra-ordenações aeronáuticas civis, aprovado pelo Decreto n.º 15/2011, de 23 de maio.

### CAPÍTULO IV

## Disposições Finais

Artigo 34.º

### Entrada em vigor

- 1 – A presente diretiva entra em vigor em julho de 2014.
- 2 - O cumprimento do disposto no n.º 1 do Artigo 18.º só se torna exigível no prazo de cinco anos a partir da publicação da presente diretiva

### ANEXO 1

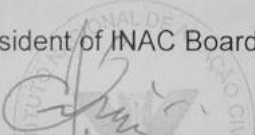
- 1 - Unidades de medida que podem ser usadas como indicação suplementarem:

Unidade	Símbolo	Relação com as unidades do SI	Grandezas em cuja medida pode ser usada
<b>Pé</b>	ft	Comprimento igual a 0,3048 m	Altitude, altura, elevação
<b>Milha náutica</b>	NM	Comprimento igual a 1,852 m	Distância (longa)
<b>Nó</b>	kt	Velocidade igual a 0,514444 m/s	Velocidade em relação ao ar ou em relação ao solo e velocidade do vento

*Pode, ainda, ser utilizada a unidade derivada “Pés por minuto”, com o símbolo ft/min, como medida da componente vertical da velocidade.*

- 2 - O decibel, com o símbolo dB, pode ser utilizado para exprimir uma diferença de níveis sonoros ou de níveis de ruído, quer como relação de potências quer como relação de pressões, mas a sua utilização implica a explicitação do valor de referência;

- 3 - Não podem ser utilizados múltiplos ou submúltiplos destas unidades

Approved by: Board of Administration of INAC	
Date <u>07/10/13</u>	President of INAC Board  Marcos Ângelo Vaz da Conceição