



Instituto Nacional de Aviação Civil  
CIVIL AVIATION AUTHORITY

---

**ASSUNTO:** REQUISITOS NECESSÁRIOS PARA A PRESTAÇÃO DE  
SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA

**DATA:** 04/ 03/2013

Perante a grande responsabilidade que paira sobre o INAC quanto a satisfação das exigências da OACI em matéria de segurança aeronáutica, sobretudo na área de navegação aérea;

Neste sentido, tendo em conta os pontos seguintes:

1. O aumento de fluxo das aeronaves que cortam o espaço aéreo nacional, faz com que haja a maior necessidade de assegurar a satisfação dos requisitos mínimos para uma melhor prestação de serviços de navegação aérea tornando-se cada vez mais premente, a disponibilização de regras que correspondam adequadamente às necessidades dos utilizadores do espaço aéreo e regular a segurança e eficiência do tráfego aéreo.
2. O regular funcionamento do sistema de transporte aéreo pressupõe igualmente que os prestadores de serviços de navegação aérea assegurem níveis de segurança uniformes e elevados.
3. O INAC deve adotar regras de execução para a prestação de serviços de gestão de tráfego aéreo e de serviços de navegação aérea (ATM/ANS) em S. Tomé e Príncipe.
4. A prestação de serviços de navegação aérea em S. Tomé e Príncipe deve estar sujeita a certificação feita pela autoridade aeronáutica.
5. Sempre que uma organização desenvolva outras atividades para além da prestação de serviços de navegação aérea, os requisitos mencionados nesta diretiva não se aplicam a essas outras atividades nem a recursos afetados a atividades que não se incluam na prestação de serviços de navegação aérea.
6. Os diferentes tipos de atividades no âmbito dos serviços de navegação aérea não estão necessariamente sujeitos aos mesmos requisitos. Por conseguinte, é necessário adaptar os requisitos às características especiais de cada tipo de atividade.
7. O ónus da prova do cumprimento dos requisitos deve recair sobre os prestadores de serviços de navegação aérea durante o prazo de validade do certificado e relativamente a todos os serviços abrangidos;
8. A fim de garantir a aplicação efetiva dos requisitos exigidos, deve ser estabelecido um sistema de supervisão e inspeção periódicas do seu cumprimento e dos termos do certificado.
9. A autoridade competente deve examinar a aptidão dos prestadores antes da emissão do respetivo certificado e proceder a uma avaliação anual da

conformidade dos prestadores de serviços de navegação aérea por ela certificados. Por conseguinte, deve estabelecer e atualizar anualmente um programa de inspeção indicativo que cubra todos os prestadores por ela certificados, com base numa avaliação dos riscos. O programa deve permitir a inspeção de todas as partes relevantes dos prestadores de serviços de navegação aérea num prazo razoável. Ao avaliar a conformidade dos prestadores designados de serviços de navegação aérea e de serviços meteorológicos, a autoridade competente deve ter o direito de verificar os requisitos pertinentes decorrentes de obrigações internacionais impostas ao Estado São-tomense e se cumprem também os requisitos de comunicação e avaliação de ocorrências em matéria de segurança;

10. Importa reconhecer que, em primeiro lugar, a gestão da segurança é a componente dos serviços de navegação aérea que garante que todos os riscos em matéria de segurança são identificados, avaliados e reduzidos de forma satisfatória e, em segundo lugar, que uma abordagem formal e sistemática da gestão da segurança e dos sistemas de gestão, no sentido de uma abordagem sistémica total, maximizará os benefícios em termos de segurança de forma visível e rastreável. A autoridade aeronáutica deve atualizar e pormenorizar os requisitos de segurança aplicáveis a serviços de tráfego aéreo por forma a garantir o nível mais elevado possível de segurança;
11. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem operar em conformidade com as normas da OACI relevantes, devendo com isso, com vista a facilitar a prestação de serviços transfronteiriços, o país trabalhar no sentido de minimizar as diferenças notificadas por si relativas à aplicação das normas da OACI no domínio dos serviços de navegação aérea.
12. A prestação de serviços de comunicação, navegação e vigilância, bem como de serviços de informação aeronáutica, deve ser organizada em condições tais capazes de satisfazer as exigências da atualidade, tendo simultaneamente em conta as especificidades dos referidos serviços e a manutenção de um nível elevado de segurança.
13. As condições de tarifação dos utilizadores do espaço aéreo devem ser justas e transparentes.
14. As taxas de utilização devem constituir uma contrapartida das estruturas e serviços oferecidos pelos prestadores de serviços de navegação aérea. O nível das taxas de utilização deve ser proporcional aos custos, tendo em conta os objetivos de segurança e de eficiência económica.
15. Os utilizadores do espaço aéreo não deverão ser sujeitos a tratamento discriminatório na prestação de serviços equivalentes de navegação aérea.
16. Os prestadores de serviços de navegação aérea oferecem um determinado número de estruturas e serviços diretamente relacionados com a exploração de aeronaves, cujos custos devem poder cobrir de acordo com o princípio do «utilizador-pagador», ou seja, o utilizador do espaço aéreo deve suportar os custos que ocasiona no local de utilização ou o mais próximo deste.
17. Daí a importância de garantir a transparência dos custos inerentes a tais estruturas e serviços. Por conseguinte todas as alterações do sistema ou do nível das taxas devem ser explicadas aos utilizadores do espaço aéreo. Essas alterações e os investimentos propostos pelos prestadores de serviços de navegação aérea devem ser explicados no quadro de intercâmbios de

informação entre seus organismos de gestão e os utilizadores do espaço aéreo.

18. Devido a natureza particularmente sensível das informações relativas aos prestadores de serviços de navegação aérea, a Autoridade Aeronáutica na qualidade de entidade supervisora nacional não deve divulgar as informações abrangidas pela obrigação de sigilo profissional, sem prejuízo da organização de um sistema destinado a controlar e publicar o desempenho desses prestadores de serviços.

O C.A. do INAC, ao abrigo do disposto no artigo 3º. do anexo ao Decreto nº 3/2011 de 16 de Novembro, aprova a presente diretiva:

## **Artigo 1.º**

### **Objeto e âmbito**

A presente diretiva estabelece requisitos necessários para a prestação segura e eficiente de serviços de navegação aérea no espaço aéreo nacional.

## **Artigo 2.º**

### **Definições**

Para efeitos do disposto na presente diretiva, são aplicáveis as seguintes definições:

«**Trabalho aéreo**»: a operação de uma aeronave para serviços especializados, designadamente na agricultura, na construção, na fotografia, na vigilância, na observação e no patrulhamento, na busca e no salvamento ou na publicidade aérea;

«**Transporte aéreo comercial**»: a operação de uma aeronave que envolva o transporte de passageiros, carga ou correio mediante remuneração ou mediante locação;

«**Sistema funcional**»: uma combinação de sistemas, procedimentos e recursos humanos organizados para desempenhar uma função no contexto da gestão do tráfego aéreo (ATM);

«**Aviação geral**»: qualquer operação de aviação civil que não o transporte aéreo comercial ou o trabalho aéreo;

«**Situação de perigo**»: qualquer situação, acontecimento ou circunstância suscetível de induzir um acidente;

«**Organização**»: uma entidade que presta serviços de navegação aérea;

«**Organismo operador**»: organismo responsável pela prestação de serviços técnicos de apoio aos serviços de tráfego aéreo, comunicação, navegação ou vigilância;

«**Risco**»: a combinação da probabilidade global ou da frequência de ocorrência de um efeito nocivo induzido por uma situação de perigo e da gravidade desse efeito;

«**Acidente**»: um acontecimento ligado à operação de uma aeronave, no qual uma pessoa sofre ferimentos graves ou mortais; a aeronave sofre danos ou falhas estruturais que afetem negativamente as características de resistência

estrutural, de desempenho ou de voo ou ainda, quando a aeronave desaparece ou fica totalmente inacessível;

«**Incidente**»: uma ocorrência, que não seja um acidente, associada à operação de uma aeronave e que afete ou possa afetar a segurança das operações;

«**Incidente grave**»: um incidente relacionado com a operação de uma aeronave que envolve circunstâncias que indicam que existiu uma elevada probabilidade de ocorrência de um acidente;

«**Garantia de segurança**»: o conjunto de ações planeadas e sistemáticas necessárias para proporcionar a confiança adequada na obtenção de um nível de segurança aceitável ou tolerável por um produto, um serviço, uma organização ou um sistema funcional;

«**Objetivo de segurança**»: uma declaração qualitativa ou quantitativa que define a frequência ou a probabilidade máximas previsíveis de ocorrência de uma situação de perigo;

«**Requisito de segurança**»: um meio de atenuação dos riscos, definido no contexto de uma estratégia de atenuação dos riscos, que permite atingir um objetivo de segurança específico, incluindo requisitos organizacionais, operacionais, processuais, funcionais, de desempenho e de interoperabilidade ou características envolventes;

«**Serviços**»: um serviço de navegação aérea ou um conjunto de serviços de navegação aérea;

«**Prestador de serviços de navegação aérea**»: uma entidade pública ou privada que presta serviços de navegação aérea para o tráfego aéreo geral, incluindo qualquer organização que tenha requerido um certificado para prestar tais serviços.

### **Artigo 3.º** **Concessão de certificados**

1. Para obter o certificado necessário para prestar serviços de navegação aérea, os prestadores de serviços de navegação aérea devem cumprir os requisitos gerais estabelecidos no anexo I, bem como os requisitos específicos adicionais estabelecidos nos anexos II a V da presente diretiva, em função do tipo de serviço que prestam.

2. Antes de emitir um certificado, a autoridade aeronáutica (autoridade supervisora nacional) deve verificar se o prestador de serviços de navegação aérea em questão cumpre os requisitos gerais.

3. Os prestadores de serviços de navegação aérea devem cumprir os requisitos gerais o mais tardar na data de emissão do certificado, nos termos do anexo VI.

### **Artigo 4.º** **Demonstração do cumprimento**

1. A pedido da autoridade aeronáutica, os prestadores de serviços de navegação aérea devem fornecer todos os elementos necessários para demonstrar que cumprem os requisitos gerais aplicáveis. Os prestadores de serviços de navegação aérea podem, dentro do possível, utilizar dados existentes.

2. Os prestadores de serviços de navegação aérea certificados devem comunicar à autoridade aeronáutica quaisquer alterações previstas na sua prestação de serviços susceptíveis de afetarem o cumprimento dos requisitos gerais aplicáveis ou das condições associadas ao certificado.

3. Os prestadores de serviços de tráfego aéreo certificados devem comunicar à autoridade aeronáutica quaisquer alterações, em matéria de segurança, previstas para a prestação de serviços de tráfego aéreo.

4. a) - Caso um prestador de serviços de navegação aérea certificado deixe de cumprir os requisitos gerais aplicáveis ou as condições associadas ao certificado, a autoridade aeronáutica deve tomar uma decisão no prazo de um mês. Nessa decisão, a autoridade deve exigir ao prestador de serviços de navegação aérea que leve ao cabo ações corretivas.

O prestador de serviços de navegação aérea em questão deve ser imediatamente notificado da decisão.

b) - A autoridade aeronáutica deve verificar se as ações corretivas foram tomadas antes de notificar o prestador de serviços de navegação aérea em questão da sua aprovação. Se a autoridade aeronáutica considerar que não foram levadas ao cabo ações corretivas adequadas no prazo previsto deve tomar medidas coercivas adequadas em conformidade com o nº. 4 do anexo VI tendo em conta a necessidade de assegurar a continuidade dos serviços.

#### **Artigo 6.º**

#### **Facilitação da verificação do cumprimento**

Em conformidade com o artigo 7.º, os prestadores de serviços de navegação aérea devem facilitar a realização de inspeções e auditorias pela autoridade aeronáutica ou por uma organização reconhecida agindo em seu nome, incluindo visitas previstas ao local e visitas sem aviso prévio.

As pessoas habilitadas devem ter poderes para:

a) examinar os registos, dados e procedimentos relevantes, bem como qualquer outro material pertinente para a prestação de serviços de navegação aérea;

b) obter cópias ou extratos desses registos, dados, procedimentos ou outro material;

c) solicitar esclarecimentos orais no local;

d) aceder às instalações, terrenos ou meios de transporte pertinentes.

As inspeções e auditorias devem ser efetuadas em conformidade com as disposições legais do Estado São-tomense.

#### **Artigo 7.º**

#### **Continuidade do cumprimento**

A autoridade aeronáutica deve verificar anualmente a continuidade da conformidade dos prestadores de serviços de navegação aérea por ela certificados com base nos elementos à sua disposição.

Para tal, a autoridade aeronáutica deve estabelecer e atualizar anualmente programa indicativo das inspeções e auditorias adequadas para verificar o cumprimento dos requisitos previstos na presente diretiva que cobre todos os prestadores por ela certificados, com base numa avaliação do risco associado

às diferentes operações que constituem os serviços prestados, incluindo os requisitos em matéria de recursos humanos para a prestação de serviços de navegação aérea. Antes de estabelecer o programa, a autoridade aeronáutica deve consultar os prestadores de serviços de navegação aérea em causa. O programa deve indicar o intervalo previsto entre as inspeções dos vários locais.

#### **Artigo 8º.**

#### **Regulamentação aplicável ao pessoal técnico no domínio da segurança**

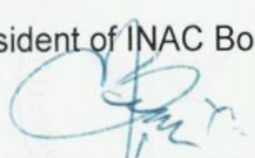
No que se refere à prestação de serviços de tráfego aéreo, comunicação, navegação ou vigilância, a autoridade aeronáutica deve:

- a) estabelecer regras de segurança adequadas aplicáveis ao pessoal técnico que desempenha tarefas relacionadas com a segurança operacional;
- b) garantir uma supervisão de segurança adequada e apropriada do pessoal técnico afetado por qualquer organismo operador a tarefas relacionadas com a segurança operacional;
- c) por motivos razoáveis e após a devida averiguação, tomar medidas adequadas a respeito do organismo operador e/ou do seu pessoal técnico caso não satisfaçam as disposições do anexo II, parte 2.3;
- d) verificar se existem métodos adequados que garantam que terceiros afetados a tarefas relacionadas com a segurança operacional satisfazem as disposições do anexo II, parte 2.3.

#### **Artigo 10º.**

#### **Entrada em vigor**

A presente diretiva entra em vigor trinta dias após a sua publicação.

Approved by: Board of Administration of INAC	
Date	President of INAC Board
<u>13/05/13</u>	 _____ Marcos Ângelo Vaz da Conceição

## **ANEXO I: REQUISITOS GERAIS PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA**

Os requisitos gerais devem contemplar os seguintes elementos:

- competência e aptidão operacional e técnica;
- sistemas e processos de gestão de segurança e de qualidade;
- sistemas de informação;
- qualidade de serviços;
- capacidade financeira;
- responsabilidade civil e cobertura por seguros;
- propriedade e estrutura organizativa, incluindo a prevenção de conflitos de interesses;
- recursos humanos, incluindo planos adequados de recrutamento;
- segurança.

### **1. Competência e Aptidão Operacional e Técnica**

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem estar em condições de prestar serviços de forma segura, eficiente, contínua e sustentável, compatível com um nível razoável de procura global num determinado espaço aéreo. Para tal, devem manter uma capacidade e aptidão operacional e uma especialização adequada.

### **2. Estrutura e Gestão da Organização**

#### **2.1. Estrutura da organização**

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem estabelecer e gerir a sua organização de acordo com uma estrutura que sirva de base a uma prestação de serviços segura, eficiente e contínua.

A estrutura organizativa deve definir:

- a) os poderes, obrigações e responsabilidade dos detentores de postos nomeados, em especial do pessoal responsável por funções relacionadas com a gestão da segurança (operacional e security), da qualidade, dos recursos financeiros e dos recursos humanos;
- b) a relação e os canais de comunicação obrigatória entre diferentes partes e processos da organização.

#### **2.2. Gestão da organização**

##### **2.2.1. Plano de atividades**

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem elaborar um plano de atividades que cubra um período mínimo de cinco anos. O plano de atividades deve:

- a) estabelecer os objetivos e metas globais do prestador de serviços de navegação aérea e a sua estratégia para os atingir, em coerência com qualquer plano geral a mais longo prazo do prestador de serviços de navegação aérea.
- b) conter objetivos de desempenho adequados em termos de segurança (*safety*), capacidade, ambiente e custo-eficiência, conforme o caso.

As informações previstas nas alíneas a) e b) devem ser coerentes com o plano de desempenho nacional e, no que respeita aos dados sobre segurança (*safety*), coerentes com o Programa de Segurança (*safety*) do Estado, a que se refere a Norma 2.26.1 do anexo 11 da Convenção da Aviação Civil Internacional (ICAO).

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem apresentar justificação, do ponto de vista económico e da segurança (*safety*), para os grandes projectos de investimento, incluindo, se for pertinente, o impacto previsto nos objectivos de desempenho adequados referidos no ponto 2.2.1, alínea b).

## **2.2.2. Plano anual**

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem elaborar um plano anual para o ano seguinte, que especifique com mais pormenor as características do plano de atividades e descreva as eventuais alterações a este plano.

O plano anual deve incluir os seguintes elementos relativos ao nível e à qualidade do serviço, nomeadamente o nível esperado de capacidade, segurança (*safety*), respeito do ambiente e custo-eficiência, conforme aplicável:

- a) Informações sobre a implementação de novas infra-estruturas ou outros desenvolvimentos e uma declaração sobre a forma como irão contribuir para melhorar o desempenho do prestador de serviços de navegação aérea, incluindo o nível e a qualidade dos serviços;
- b) Indicadores de desempenho coerentes com o plano de desempenho em função dos quais seja possível avaliarem de forma razoável o nível de desempenho e a qualidade do serviço;
- c) Informações sobre as medidas previstas para reduzir os riscos de segurança (*safety*) identificados no plano de segurança do prestador de serviços de navegação aérea, incluindo indicadores de segurança para monitorização do risco de segurança e, se for caso disso, o custo estimado das medidas de atenuação dos riscos;
- d) A situação financeira de curto prazo prevista para o prestador de serviços de navegação aérea, bem como quaisquer alterações ao plano de atividades ou seus efeitos.

## **3. Gestão da Segurança e da Qualidade**

### **3.1. Gestão da segurança (Safety)**

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem gerir a segurança de todos os seus serviços. Para tal, devem estabelecer interfaces formais com todos os interessados suscetíveis de terem uma influência direta na segurança dos seus serviços.

Os prestadores devem elaborar procedimentos para gerir a segurança sempre que introduzam novos sistemas funcionais ou alterem os existentes.

### **3.2. Sistema de gestão da qualidade**



Os prestadores de serviços de navegação aérea devem estabelecer um sistema de gestão da qualidade que cubra todos os serviços de navegação aérea por eles prestados, de acordo com os princípios a seguir indicados:

- a) definir a política de qualidade de forma a satisfazer, tanto quanto possível, as necessidades dos vários utilizadores;
- b) estabelecer um programa de garantia da qualidade que contenha procedimentos concebidos para verificar se todas as operações estão a ser realizadas em conformidade com os requisitos, normas e procedimentos aplicáveis;
- c) Demonstrar o funcionamento do sistema de qualidade através de manuais e de documentos de controlo;
- d) Nomear representantes da direção para controlar o cumprimento e a adequação dos procedimentos que visam garantir práticas operacionais seguras e eficientes;
- e) Efetuar revisões do sistema de qualidade em vigor e tomar ações corretivas, se adequado.

Um certificado EN ISO 9001 que cubra os serviços de navegação aérea do prestador, emitido por uma organização devidamente acreditada, será considerado meio suficiente de prova do cumprimento. A pedido da autoridade competente, o prestador de serviços de navegação aérea dar-lhe-á acesso à documentação relacionada com a certificação.

Os prestadores de serviços de navegação aérea podem integrar os sistemas de gestão da segurança (nas duas vertentes: *safety* e *security*) e da qualidade no seu sistema de gestão.

### **3.3. Manuais de operações**

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem fornecer e manter atualizados manuais de operações para os serviços por eles prestados, para utilização e orientação do pessoal responsável pelas operações em causa.

Os prestadores devem garantir que:

- a) os manuais de operações contenham as instruções e informações necessárias ao desempenho das tarefas que incumbem ao pessoal responsável pelas operações;
- b) as partes relevantes dos manuais de operações estejam acessíveis ao pessoal em causa;
- c) o pessoal responsável pelas operações seja rapidamente informado de quaisquer alterações aos manuais de operações aplicáveis às tarefas por si desempenhadas, bem como da entrada em vigor das mesmas.

### **4. Segurança (Security)**

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem estabelecer um sistema de gestão da segurança (*security*) a fim de garantir:

- a) a proteção das suas instalações e do seu pessoal por forma a prevenir interferências ilícitas na prestação dos serviços;
- b) a proteção dos dados operacionais que recebem, produzem ou, de outro modo, utilizam por forma a que o acesso esteja limitado unicamente às pessoas autorizadas.

O sistema de gestão da segurança (security) deve estabelecer:

- a) Os procedimentos relacionados com a avaliação e a atenuação dos riscos para a segurança, o controlo e o reforço da segurança, as avaliações da segurança e a difusão de ensinamentos;
- b) Os meios para detetar falhas da segurança e alertar o pessoal através de avisos adequados;
- c) Os meios para circunscrever os efeitos das falhas da segurança e identificar as ações de recuperação e os procedimentos de atenuação para prevenir a repetição de ocorrências.

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem garantir as autorizações de segurança do seu pessoal, se adequado, bem como a coordenação com as autoridades civis e militares pertinentes para garantir a segurança das suas instalações, do pessoal e dos dados.

Os sistemas de gestão da segurança (nas duas vertentes: *safety* e *security*) e da qualidade podem ser concebidos e funcionar como um sistema integrado de gestão.

## **5. Recursos Humanos**

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem empregar pessoal devidamente qualificado para garantir a prestação dos serviços de navegação aérea de forma segura, eficiente, contínua e sustentável. Neste contexto, devem estabelecer políticas para o recrutamento e a formação do pessoal.

## **6. Capacidade Financeira**

### **6.1. Capacidade económica e financeira**

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem estar em condições de satisfazer as suas obrigações financeiras, nomeadamente custos fixos e variáveis de exploração ou custos em capital de investimento. Devem utilizar um sistema de contabilidade de custos adequado e demonstrar a sua capacidade através do plano anual referido no ponto 2.2.2, bem como através dos balanços e contas de resultados, em conformidade com o seu estatuto jurídico.

### **6.2. Auditoria financeira**

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem demonstrar que se submetem regularmente a uma auditoria independente.

## **7. Responsabilidade Civil e Cobertura Pelo Seguro**

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem dispor de cobertura adequada da sua responsabilidade civil ao abrigo da lei aplicável.

O método utilizado para garantir a cobertura deve ser adaptado às perdas e danos potenciais em questão, tendo em conta o estatuto jurídico dos prestadores de serviços de navegação aérea e o nível de cobertura de seguro comercial disponível.

Os prestadores de serviços de navegação aérea que recorram a serviços de

outros prestadores de serviços de navegação aérea devem garantir que a cobertura abrange a repartição de responsabilidade civil entre eles.

## **8. Qualidade dos Serviços**

### **8.1. Prestação de serviços aberta e transparente**

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem prestar os seus serviços de forma aberta e transparente. Devem publicar as condições de acesso aos seus serviços e estabelecer um processo de consulta formal e regular com os utentes dos seus serviços, individual ou coletivamente, pelo menos uma vez por ano.

Os prestadores de serviços de navegação aérea não podem fazer discriminações com base na nacionalidade, identidade ou classe dos utentes, em conformidade com a legislação nacional aplicável.

### **8.2. Planos de contingência**

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem dispor de planos de contingência para todos os serviços por eles prestados para o caso de acontecimentos que resultem numa degradação significativa ou na interrupção dos seus serviços.

## **9. Relatório de Atividades**

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem estar aptos a apresentar um relatório anual das suas atividades à respetiva autoridade competente.

O relatório deve abranger os seus resultados financeiros, sem prejuízo do ponto 6, bem como o seu desempenho operacional e quaisquer outras atividades e desenvolvimentos significativos, em particular no domínio da segurança (*safety*).

O relatório anual deve incluir, no mínimo, os seguintes elementos:

- a) Uma avaliação do nível de desempenho do serviço de navegação aérea prestado;
- b) O desempenho do prestador de serviços de navegação aérea comparativamente aos objectivos de desempenho estabelecidos no plano de actividades referido no ponto 2.2.1, comparando o desempenho efectivo com o plano anual através da utilização de indicadores de desempenho estabelecidos no plano anual;
- c) Explicação das eventuais diferenças em relação aos objectivos e identificação de medidas para colmatar lacunas encontradas;
- d) Desenvolvimento das operações e das infra-estruturas;
- e) Os resultados financeiros;
- f) Informações sobre o processo de consulta formal dos utilizadores dos seus serviços;
- g) Informações sobre a política de recursos humanos.

Os prestadores de serviços de navegação aérea devem colocar o conteúdo do seu relatório anual à disposição da autoridade aeronáutica, mediante

pedido.

---

## **ANEXO II: REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE TRÁFEGO AÉREO**

### **1. Propriedade**

Os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem comunicar à autoridade aeronáutica:

- a) O seu estatuto jurídico, a sua estrutura de propriedade e os possíveis acordos com impacto significativo no controlo dos seus ativos;
- b) As suas relações com organizações não envolvidas na prestação de serviços de navegação aérea, incluindo atividades comerciais em que participem diretamente ou através de empresas associadas, que representem mais de 1 % das suas receitas previstas. Além disso, devem notificar qualquer alteração relativa a qualquer acionista individual que represente 10 % ou mais do total do seu capital;

Os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem tomar todas as medidas necessárias para evitar situações de conflito de interesses que possam comprometer a prestação imparcial e objetiva dos seus serviços.

### **2. Segurança dos Serviços**

#### **2.1. Sistema de gestão da segurança (SMS)**

##### **2.1.1. Requisitos gerais de segurança**

Os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem estabelecer, como parte integrante da gestão dos seus serviços, um sistema de gestão da segurança (SMS) que:

##### **a) Gestão da segurança**

Garanta uma abordagem formalizada, explícita e dinâmica da gestão sistemática da segurança no cumprimento das suas responsabilidades em matéria de segurança no contexto da prestação dos seus serviços; funcione para todos os seus serviços e processos de apoio sob a sua gestão; assente numa declaração de política de segurança que defina a abordagem fundamental da organização para gerir a segurança;

##### **b) Responsabilidade pela segurança**

Garanta que todas as pessoas implicadas nos aspetos de segurança da prestação de serviços de tráfego aéreo sejam individualmente responsáveis, em matéria de segurança, pelas suas ações, que os gestores sejam responsáveis pelo desempenho em matéria de segurança dos respetivos departamentos ou divisões e que a gestão de topo do prestador assuma a responsabilidade global pela segurança;

##### **c) Prioridade à segurança**

Garanta que seja atribuída máxima prioridade à obtenção de um nível de segurança satisfatório nos serviços de tráfego aéreo;

##### **d) Objetivo de segurança**

Garanta que, durante a prestação de serviços de tráfego aéreo, o principal

objetivo de segurança seja reduzir ao mínimo a sua contribuição para o risco de um acidente aéreo na medida do razoavelmente praticável.

### **2.1.2. Requisitos para a obtenção da segurança**

No contexto do funcionamento do sistema de gestão da segurança, os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem:

a) Competência

Assegurar que o pessoal possui a formação e a competência adequadas às tarefas a desempenhar, para além de dispor das licenças adequadas nos casos em que tal seja necessário, e que satisfaz os requisitos de aptidão médica aplicáveis.

b) Responsabilidade pela gestão da segurança

Assegurar a identificação de uma função de gestão da segurança com responsabilidade pelo desenvolvimento e manutenção do sistema de gestão da segurança(SMS) para toda a organização; assegurar que a pessoa que desempenha essa função seja independente da estrutura hierárquica e responda diretamente perante o nível organizacional mais elevado. Todavia, no caso de organizações pequenas em que a combinação de responsabilidades pode impedir uma independência suficiente a este respeito, as disposições que visam a garantia da segurança devem ser complementadas por meios independentes adicionais; e assegurar que a gestão de topo da organização de prestação de serviços tenha um papel ativo na garantia da gestão da segurança;

c) Níveis de segurança quantitativos

Assegurar que, sempre que praticável, são estabelecidos e mantidos níveis de segurança quantitativos para todos os sistemas funcionais.

d) Documentação do SMS

Assegurar que o SMS é sistematicamente documentado de forma a estabelecer uma relação clara com a política de segurança da organização;

e) Serviços e fornecimentos externos

Assegurar a justificação adequada da segurança dos serviços e fornecimentos externos, tendo em conta o significado destes, em termos de segurança, na prestação dos seus serviços;

f) Avaliação e redução dos riscos

Assegurar que a avaliação e redução dos riscos é efetuada a um nível adequado para garantir que seja consagrada a devida atenção a todos os aspetos da prestação de serviços de gestão do tráfego aéreo (ATM). No que se refere a alterações ao sistema funcional ATM, aplica-se o ponto 3.2 do presente anexo;

g) Ocorrências operacionais ou técnicas da ATM

Assegurar que as ocorrências operacionais ou técnicas da ATM consideradas como tendo implicações significativas a nível da segurança são imediatamente investigadas e que são tomadas as ações corretivas necessárias. Devem ainda demonstrar que cumprem os requisitos relativos à comunicação e avaliação das ocorrências de segurança em conformidade com a legislação nacional.

### **2.1.3. Requisitos para a garantia da segurança**

No contexto de funcionamento do sistema de gestão da segurança, os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem assegurar que:

a) Auditorias de segurança

Sejam realizadas auditorias de segurança de forma rotineira que permitam recomendar melhoramentos sempre que necessário, dar garantias aos gestores quanto à segurança das atividades das áreas sob a sua responsabilidade e verificar a conformidade com as partes relevantes do sistema de gestão da segurança.

b) Monitorização da segurança

Estejam em vigor métodos para detetar alterações nos sistemas funcionais ou operações suscetíveis de sugerirem que um elemento se está a aproximar de um ponto em que deixarão de ser cumpridas normas de segurança aceitáveis e que sejam tomadas ações corretivas.

c) Registos de segurança

Sejam mantidos registos de segurança durante todo o funcionamento do SMS como base para garantir a segurança a todos os elementos associados, responsáveis ou dependentes dos serviços prestados, assim como à autoridade competente.

#### **2.1.4. Requisitos para a promoção da segurança**

No contexto do funcionamento do sistema de gestão da segurança, os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem assegurar que:

a) Sensibilização para a segurança

Todo o pessoal esteja devidamente sensibilizado e consciente dos perigos potenciais para a segurança decorrentes das suas tarefas.

b) Difusão de ensinamentos

Os ensinamentos resultantes da investigação de ocorrências de segurança e outras atividades de segurança sejam divulgados na organização ao nível da gestão e ao nível operacional

c) Reforço da segurança

Todo o pessoal seja ativamente encorajado a propor soluções para situações de perigo identificadas e que, sempre que necessário, sejam introduzidas alterações para o reforço da segurança.

#### **2.2. Requisitos de segurança para avaliação e atenuação do risco relativamente a alterações.**

##### **2.2.1. Secção 1**

No contexto de funcionamento do sistema de gestão da segurança, os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem assegurar a identificação sistemática de situações de perigo e a avaliação e atenuação dos riscos de quaisquer alterações às partes afetadas do sistema funcional ATM e dos processos de apoio sob a sua gestão, de forma a cobrir:

a) O ciclo de vida completo da parte constituinte do sistema funcional ATM em consideração, desde o planeamento inicial e definição até às operações de pós-implementação, manutenção e desativação;

- b) As componentes aérea, terrestre e, se relevante, espacial do sistema funcional ATM através da cooperação com as partes responsáveis; e
- c) Os equipamentos, procedimentos e recursos humanos do sistema funcional ATM, as interações entre estes elementos e a interação entre a parte constituinte em consideração e o resto do sistema funcional ATM.

### **2.2.2. Secção 2**

Os processos de identificação de perigos e de avaliação e atenuação dos riscos devem incluir:

- a) A determinação do âmbito, dos limites e interfaces da parte constituinte em consideração, bem como a identificação das funções a desempenhar pela parte constituinte e o ambiente operacional em que irá operar;
- b) A determinação dos objectivos de segurança a atribuir à parte constituinte, incluindo:
  - i) uma identificação dos perigos e condições de falha credíveis relacionados com a ATM, conjuntamente com os seus efeitos combinados,
  - ii) uma avaliação dos efeitos que poderão ter na segurança da aeronave, bem como uma avaliação da gravidade desses efeitos, usando o sistema de classificação da gravidade constante da secção 4,
  - iii) uma determinação da sua tolerabilidade, em termos de probabilidade máxima de ocorrência da situação de perigo, determinada em função da gravidade e da probabilidade máxima de que reproduzam os efeitos de tal situação, de acordo com o disposto na secção 4;
- c) O estabelecimento, conforme adequado, de uma estratégia de atenuação dos riscos que:
  - i) especifique as medidas de defesa a aplicar para protecção contra situações de perigo geradoras de riscos,
  - ii) inclua, se necessário, o estabelecimento de requisitos de segurança potencialmente relacionados com a parte constituinte em consideração ou outras partes do sistema funcional ATM, ou o ambiente operacional, e
  - iii) dê garantias de viabilidade e eficácia;
- d) A verificação de que todos os objetivos e requisitos de segurança identificados foram cumpridos:
  - i) antes da implementação da alteração,
  - ii) durante uma eventual fase de transição até à entrada em funcionamento,
  - iii) durante o seu ciclo de vida operacional, e
  - iv) durante uma eventual fase de transição até à sua desativação.

### **2.2.3. Secção 3**

Os resultados, bem como a fundamentação e as provas associadas, dos processos de avaliação e atenuação dos riscos, incluindo a identificação de situações de perigo, devem ser compilados e documentados de forma a garantir que:

- a) Sejam estabelecidas argumentações completas para demonstrar que a parte constituinte em consideração, bem como o sistema funcional ATM global, têm e continuarão a ter um nível tolerável de segurança ao cumprirem os objetivos e requisitos de segurança que lhe estão atribuídos. Devem

indicar-se, se adequado, as características das técnicas de previsão, controlo ou auditoria utilizadas;

b) Todos os requisitos de segurança relacionados com a implementação de uma alteração sejam rastreáveis até às operações/funções em questão.

#### 2.2.4. Secção 4

- Identificação de perigo e avaliação da gravidade

Os perigos devem ser identificados de forma sistemática. A gravidade dos efeitos dos perigos num determinado ambiente operacional deve ser determinada usando a grelha de classificação a seguir apresentada, enquanto a classificação em termos de gravidade deve assentar em argumentação específica que demonstre o efeito mais provável do perigo na pior das hipóteses.

Classe de gravidade	Efeito nas operações
1 (Mais grave)	Acidente conforme definido no artigo 2º.
2	Incidente grave conforme definido no artigo 2º.
3	Incidente grave relacionado com a operação de uma aeronave, em que a segurança da aeronave possa ter ficado comprometida, conduzindo a uma quase colisão entre aeronaves, com o solo ou com obstáculos.
4	Incidente significativo, cujas circunstâncias indicam que poderia ter acontecido um acidente, um incidente grave ou importante, se o risco não tivesse sido gerido dentro das margens de segurança ou se outra aeronave se encontrasse nas imediações.
5 (Menos grave)	Sem efeito imediato na segurança

#### Lista de exemplos de incidentes graves

Os incidentes a seguir enumerados são exemplos típicos de incidentes suscetíveis de constituir incidentes graves. Esta lista serve apenas como orientação para a definição de «incidente grave», ou seja:

- uma situação de quase colisão que exija uma manobra para evitar uma colisão ou uma situação de perigo, ou que poderia ter sido evitada com medidas adequadas;
- impacto com o solo sem perda de controlo evitado por escassa margem;
- descolagem abortada numa pista encerrada ou ocupada, num caminho de



circulação, com exclusão das operações autorizadas efetuadas por helicópteros, ou numa pista desafetada;

- descolagem de uma pista encerrada ou ocupada, de um caminho de circulação, com exclusão das operações autorizadas efetuadas por helicópteros, ou de uma pista desafetada;
- aterragem ou tentativa de aterragem numa pista encerrada ou ocupada, num caminho de circulação, com exclusão das operações autorizadas efetuadas por helicópteros, ou numa pista desafetada;
- desempenho à descolagem ou na subida inicial muito inferior ao previsto;
- incêndio ou fumo na cabina dos passageiros, nos compartimentos de carga ou no motor, mesmo que esses incêndios tenham sido extintos com a utilização de agentes extintores;
- acontecimentos que obriguem a tripulação de voo a utilizar as reservas de oxigénio de emergência;
- falha estrutural da aeronave ou desintegração do motor, incluindo as avarias não controladas dos motores de turbina, não classificadas como acidentes;
- disfunções múltiplas de um ou mais sistemas de bordo, que afetem significativamente a operação da aeronave;
- incapacidade física da tripulação durante o voo;
- quantidade de combustível que obrigue o piloto a declarar uma emergência;
- incursões na pista classificadas no nível de gravidade A em conformidade com o manual sobre a Prevenção de Incursões em Pista (Doc. 9870 da OACI), que contém informações sobre as classificações de gravidade;
- incidentes na descolagem ou na aterragem, tais como aterragens antes da pista, saídas laterais da pista ou transposição dos limites finais da pista;
- falhas dos sistemas;
- fenómenos meteorológicos;
- operação fora do plano de voo aprovado ou quaisquer outras ocorrências que possam ter dificultado o controlo da aeronave;
- falha de mais de um sistema num sistema redundante obrigatório para a orientação do voo e para a navegação.

Para deduzir o efeito de uma situação de perigo nas operações e determinar a sua gravidade, a abordagem/processo sistemático deve incluir os efeitos das situações de perigo nos vários elementos do sistema funcional ATM, como o pessoal de voo, os controladores aéreos, as capacidades funcionais da aeronave, as capacidades funcionais da parte terrestre do sistema funcional ATM e a capacidade para prestar serviços de tráfego aéreo seguros.

- **Sistema de classificação do risco**

Os objetivos de segurança com base nos riscos devem ser estabelecidos em termos da probabilidade máxima de ocorrência das situações de perigo, calculada em função da gravidade dos seus efeitos e da probabilidade máxima do efeito das situações de perigo.

A demonstração do cumprimento dos objetivos quantitativos estabelecidos deve ser complementada por considerações adicionais em termos de gestão da segurança de forma a, sempre que razoável, reforçar a segurança do

sistema ATM.

### **2.3. Requisitos de segurança aplicáveis ao pessoal técnico que desempenha tarefas relacionadas com a segurança operacional**

Os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem garantir que o pessoal técnico, incluindo o pessoal técnico dos organismos operadores subcontratados que opera e mantém equipamento ATM aprovado para a sua utilização operacional, dispõe de, e mantém, conhecimentos e compreensão suficientes dos serviços a que dão apoio, dos efeitos reais e potenciais do seu trabalho na segurança desses serviços e dos limites de trabalho adequados a aplicar.

No que se refere ao pessoal que participa em tarefas relacionadas com a segurança, incluindo o pessoal de organismos operadores subcontratados, os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem documentar a adequação das suas competências; as disposições em termos de turnos de trabalho para garantirem uma capacidade suficiente e a continuidade do serviço; os sistemas e política de qualificação do pessoal, a política de formação do pessoal, os planos e registos de formação, bem como disposições para a supervisão do pessoal não-qualificado. Devem existir procedimentos para os casos em que a condição física ou mental do pessoal é posta em dúvida.

Os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem manter um registo da informação sobre o número, estatuto e afetação do pessoal que participa em tarefas relacionadas com a segurança. O registo deve:

- a) identificar os gestores responsáveis pelas tarefas relacionadas com a segurança;
- b) conter as qualificações relevantes do pessoal técnico e operacional, comparando-as com os conhecimentos e competências exigidos;
- c) especificar os postos de trabalho e tarefas aos quais está afetado o pessoal técnico e operacional, incluindo eventuais regimes de turnos.

### **3. Métodos de Trabalho e Procedimentos Operacionais**

Os prestadores de serviços de tráfego aéreo devem poder demonstrar que os seus métodos de trabalho e procedimentos operacionais cumprem as normas estabelecidas nos seguintes anexos da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, na medida em que elas sejam relevantes para a prestação de serviços de tráfego aéreo no espaço aéreo em questão:

Anexo 2 — Regras do ar (10.a edição, Julho de 2005);

Anexo 10 — Telecomunicações aeronáuticas, volume 2 — Procedimentos de comunicação (6.a edição, Outubro de 2001, incluindo todas as emendas até ao n.º 79);

Anexo 11 — Serviços de tráfego aéreo (13ª. edição, Julho de 2001, incluindo todas as emendas até ao n.º. 43).

---

## **ANEXO III: REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS METEOROLÓGICOS**

### **1. Competência e Aptidão Operacional e Técnica**

Os prestadores de serviços meteorológicos devem assegurar a colocação à disposição dos seguintes utilizadores, numa forma adequada a estes, das informações meteorológicas necessárias ao desempenho das respetivas funções:

- operadores e membros da tripulação de voo para o planeamento antes e durante o voo;
- prestadores de serviços de tráfego aéreo e de serviços de informação aeronáutica;
- aeroportos; e
- unidades de serviços de busca e salvamento;

Os prestadores de serviços meteorológicos devem confirmar o nível de exatidão que podem alcançar as informações distribuídas para operações, indicando a sua fonte, e simultaneamente assegurar a sua distribuição de forma suficientemente atempada e a sua atualização em função das necessidades.

### **2. Métodos de Trabalho e Procedimentos Operacionais**

Os prestadores de serviços meteorológicos devem ser capazes de demonstrar que os seus métodos de trabalho e procedimentos operacionais cumprem as normas estabelecidas nos seguintes anexos da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional na medida em que elas sejam relevantes para a prestação de serviços meteorológicos no espaço aéreo em questão:

Anexo 3 — Serviço meteorológico de navegação aérea internacional (15ª edição, Julho de 2004);

Anexo 11 — Serviços de tráfego aéreo (13ª edição, Julho de 2001, incluindo todas as emendas até ao nº. 43);

Anexo 14 — Aeródromos (volume I: 4ª edição, Julho de 2004; volume II: 2ª edição, Julho de 1995, incluindo todas as emendas até ao nº. 3).

---

## **ANEXO IV: REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE INFORMAÇÃO AERONÁUTICA**

### **1. Competência e Aptidão Operacional e Técnica**

Os prestadores de serviços de informação aeronáutica devem assegurar a

colocação à disposição dos seguintes utilizadores, numa forma adequada a estes, das informações e dados para operações:

- pessoal responsável pela operação do voo, incluindo a tripulação de voo, bem como o planeamento do voo, os sistemas de gestão do voo e os simuladores de voo, e
- 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.

Os prestadores de serviços de informação aeronáutica devem garantir a integridade dos dados e confirmar o nível de exatidão das informações distribuídas para operações, indicando a fonte dessa informação, antes da sua distribuição.

## 2. Métodos de Trabalho e Procedimentos Operacionais

Os prestadores de serviços de informação aeronáutica devem ser capazes de demonstrar que os seus métodos de trabalho e procedimentos operacionais cumprem as normas estabelecidas nos seguintes anexos da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional na medida em que elas sejam relevantes para a prestação de serviços de informação aeronáutica no espaço aéreo em questão:

- Anexo 3 — Serviço meteorológico de navegação aérea internacional (15ª. edição, Julho de 2004);
- Anexo 4 — Cartas aeronáuticas (10ª. edição, Julho de 2001, incluindo todas as emendas até ao nº. 53);
- Anexo 15 — Serviços de informação aeronáutica (12ª. edição, Julho de 2004).

---

## **ANEXOV: REQUISITOS ESPECÍFICOS PARA A PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS DE COMUNICAÇÃO, NAVEGAÇÃO E VIGILÂNCIA**

### **1. Competência e Aptidão Operacional e Técnica**

Os prestadores de serviços de comunicação, navegação e vigilância devem garantir a disponibilidade, continuidade, exatidão e integridade dos seus serviços.

Os prestadores de serviços de comunicação, navegação e vigilância devem confirmar o nível de qualidade dos serviços que prestam e demonstrar que o seu equipamento é objeto de manutenção periódica e, sempre que necessário, calibrado.

### **2. Segurança dos Serviços**

Os prestadores de serviços de comunicação, navegação e vigilância devem cumprir os requisitos do anexo II, parte 2.0, relativos à segurança dos serviços.

### **3. Métodos de Trabalho e Procedimentos Operacionais**

Os prestadores de serviços de comunicação, navegação e vigilância devem ser capazes de demonstrar que os seus métodos de trabalho e procedimentos operacionais cumprem as normas estabelecidas no anexo 10 — Telecomunicações aeronáuticas, da Convenção relativa à Aviação Civil Internacional, nas seguintes versões, na medida em que as mesmas são relevantes para a prestação de serviços de comunicação, navegação ou vigilância no espaço aéreo em questão:

- a) Volume I – Ajudas-rádio à navegação, na sua 6ª. edição de Julho de 2006, incluindo todas as emendas até ao nº. 85;
- b) Volume II – Procedimentos de comunicação, incluindo os que têm o estatuto de PANS, na sua 6ª. edição de Outubro de 2001, incluindo todas as emendas até ao nº. 85;
- c) Volume III – Sistemas de comunicações, na sua 2ª. edição de Julho de 2007, incluindo todas as emendas até ao nº. 85;
- d) Volume IV – Sistema de radar de vigilância e sistema anti colisão, na sua 4.ª edição de Julho de 2007, incluindo todas as emendas até ao nº. 85;
- e) Volume V – Utilização do espectro de radiofrequências aeronáuticas, na sua 2ª. edição de Julho de 2001, incluindo todas as emendas até ao nº. 85.

---

### **ANEXO VI: CERTIFICAÇÃO DOS PRSTADORES DE SERVIÇOS DE NAVEGAÇÃO AÉREA**

1. A prestação de todos os serviços de navegação aérea deve ser objeto de certificação pela autoridade aeronáutica nacional mediante pedidos de certificação à ela dirigidos.
  2. A autoridade aeronáutica nacional emite certificados aos prestadores de serviços de navegação aérea que cumpram os requisitos gerais referidos no anexo I. Os certificados podem ser emitidos separadamente para cada tipo de serviço de navegação aérea ou para um pacote desses serviços, designadamente nos casos em que um prestador de serviços de tráfego aéreo explore e assegure a manutenção dos seus próprios sistemas de comunicação, navegação e vigilância. O controlo dos certificados deve ser feito regularmente.
  3. Os certificados devem especificar os direitos e as obrigações dos prestadores de serviços de navegação aérea, incluindo o acesso não discriminatório e transparente aos serviços por parte dos utilizadores do espaço aéreo, dando particular atenção à segurança.
  4. A autoridade aeronáutica controla o cumprimento dos requisitos gerais e das condições associadas aos certificados, devendo os pormenores relativos a esse controlo constar nos relatórios.
- Se a autoridade aeronáutica nacional considerar que o titular do certificado deixou de satisfazer esses requisitos ou condições, deve tomar as medidas adequadas, assegurando simultaneamente a continuidade dos serviços, desde que a segurança não fique comprometida. Essas medidas podem incluir a revogação do certificado.

5. Em circunstâncias meramente excepcionais, a autoridade aeronáutica pode adiar o cumprimento do disposto no nº.2 do presente anexo por um período de três meses para além da data resultante do disposto no nº.3 do artigo 3º., devendo evidenciar a respetiva justificação.