

REPÚBLICA DEMOCRÁTICA DE S. TOMÉ E PRÍNCIPE 	Circular Técnica CT- 900-03
--	--

ASSUNTO : GUIA RELATIVA À COORDENAÇÃO EM CASO DE ALTERAÇÕES DO AMBIENTE DA EXPLORAÇÃO AEROPORTUÁRIA

DATA : 28/09/2023

CAPÍTULO 1- DISPOSIÇÕES GERAIS

1.1 OBJETO

A presente guia reúne os principais elementos indicativos relativos às ações de coordenação entre o operador do aeródromo e o prestador de serviços de navegação aérea (PSNA). No caso de operações iniciadas por um destes dois prestadores e que possam afectar o exercício das missões relativas à segurança do outro prestador. Não pretende impor normas, mas fornecer instrumentos e métodos para essas acções de coordenação, que devem ser adaptados à situação e às características específicas de cada aeródromo.

1.2 ABREVIATURAS E SIGLAS

AIP- Publicação de informação aeronáutica
AIS- Serviço de informação aeronáutica
INAC- Instituto Nacional de Aviação Civil
ATS- Serviços de Tráfego Aéreo
CNS- Comunicação, Navegação, Monitoramento)
PSNA- Prestador de serviços de navegação aérea
RACSTP- Regulamento Aeronáutico São-Tomense
SGS- Sistema de Gestão da Segurança

1.3 DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

- O **Decreto n.º 38/11** aprova o regulamento relativo à elaboração, alteração e aprovação dos regulamentos de aviação civil, complementando a **Lei n.º 03/2021**, que constitui a segunda alteração à **Lei n.º 01/2009**, de 28 de janeiro, que aprovou o **Código Aeronáutico**, posteriormente alterado pela **Lei n.º 03/2017**, de 22 de março. Este conjunto legislativo adota o **Regulamento Aeronáutico São-Tomense**, abreviado **RACSTP**.

- A **Deliberação n.º 01/CA/INAC/2023**, de 31 de janeiro de 2023, aprova o **RACSTP 14.1**, correspondente ao Regulamento Aeronáutico São-Tomense aplicável aos **aeródromos**.

1.4 DEFINIÇÕES

Segurança — Refere-se à segurança relacionada com o ordenamento, funcionamento e utilização dos equipamentos, infraestruturas, bens e serviços aeroportuários indispensáveis à circulação segura das aeronaves.

Prestador de Serviços de Navegação Aérea — Entidade responsável pela prestação dos serviços de ATS (Serviços de Tráfego Aéreo), CNS (Comunicações, Navegação e Vigilância) e/ou AIS (Serviços de Informação Aeronáutica).

Operação — Qualquer ação ou atividade que tenha impacto na segurança da operação do aeródromo.

1.5 IDENTIFICAÇÃO DE INTERFACES ENTRE OPERADOR E PSNA

1.5.1 O operador do aeródromo

O operador do aeródromo e/ou o criador (conforme a natureza da Delegação de Serviço Público eventualmente instituída pelos signatários dos acordos) assegura a implementação, desenvolvimento, renovação, manutenção, exploração e promoção de terrenos, obras, edifícios, instalações, materiais, redes e serviços de um ou mais aeródromos de acordo com as tarefas que lhe incumbem.

Explora o aeródromo nas condições definidas pela regulamentação em vigor relativa a qualquer operação de aeródromo, bem como pelas disposições específicas que lhe sejam aplicáveis.

Para desempenhar as suas missões, o operador do aeródromo deve estar ciente de todas as operações susceptíveis de ter impacto na segurança.

1.5.2 O prestador de serviços de navegação aérea

O prestador de serviços de navegação aérea fornece serviços de navegação aérea para o tráfego aéreo.

Neste contexto, é responsável pela segurança das operações aéreas em voo e nas áreas de manobra, bem como pela implementação dos sistemas de comunicação, navegação e vigilância necessários ao cumprimento das suas missões.

Assim, é necessário que o prestador de serviços de navegação aérea esteja a par de todas as operações susceptíveis de impactar a segurança.

1.6 CONHECIMENTO E CONTROLE DO IMPACTO NA SEGURANÇA GERADO POR UMA OPERAÇÃO

1.6.1 Definições

“Operação” significa qualquer ação que tenha impacto na segurança da operação do aeródromo.

No âmbito deste guia, as operações são diferenciadas entre “operações de rotina ou correntes” e “operações específicas”.

1.6.2 Operações Correntes

“Transação corrente” significa todas as transações de curto prazo ou recorrentes que se enquadram no escopo do parágrafo 1.1 deste guia e:

- que sejam objecto de métodos ou procedimentos operacionais definidos e formalizados entre o operador do aeródromo e o prestador de serviços de navegação aérea (considera-se então conhecido o impacto no outro prestador);
- e que sejam implementadas sem dificuldade e sujeitas a um feedback regular, adequado e conjunto entre esses mesmos prestadores de serviços (o impacto no outro prestador de serviços considera-se então sob controlo).

Isso pode incluir, por exemplo, inspeções, roçadas e varrições de áreas, bem como pequenos trabalhos de manutenção na pista, taxiways, balizamento, sinalização aeronáutica, equipamentos de radionavegação, redes de energia, etc.

Se o impacto da operação é conhecido, mas ainda não foi objeto de feedback de experiência suficiente, ela não pode ser considerada sob controle. A partir daí, os métodos operacionais são revistos e avaliados de forma sistemática e conjunta entre os dois prestadores de serviço.

Além disso, qualquer alteração no modo de operação ou procedimento comum está sujeita a uma avaliação de impacto de segurança específica : todos os parágrafos deste guia se aplicam.

1.6.3 As operações específicas

“Operação específica” significa qualquer operação que não seja uma operação atual, em particular :

- qualquer alteração que modifique as características das infra-estruturas, equipamentos ou instalações localizadas nas áreas de movimento ;
- qualquer operação que altere as condições de homologação das pistas do aeródromo ;
- qualquer operação que altere elementos do certificado de segurança aeroportuária ;
- qualquer operação cujo modus operatório não seja conhecido e tenha impacto na operação do tráfego aéreo ;
- qualquer operação significativa nas redes (energia, telecomunicações, térmica).

Todos os parágrafos desta guia se aplicam.

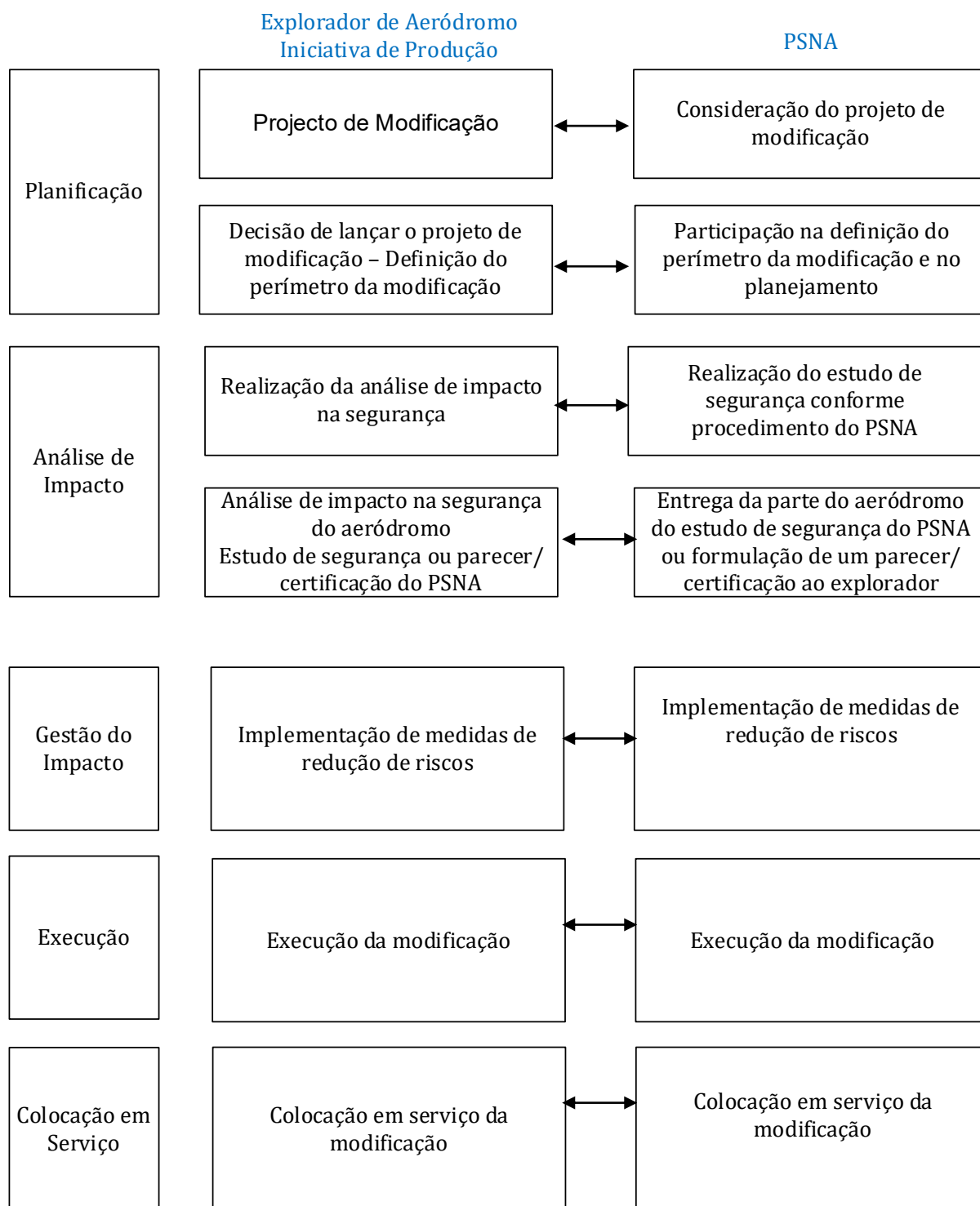
CAPÍTULO 2- PRINCÍPIOS GERAIS EM CASO DE ALTERAÇÃO

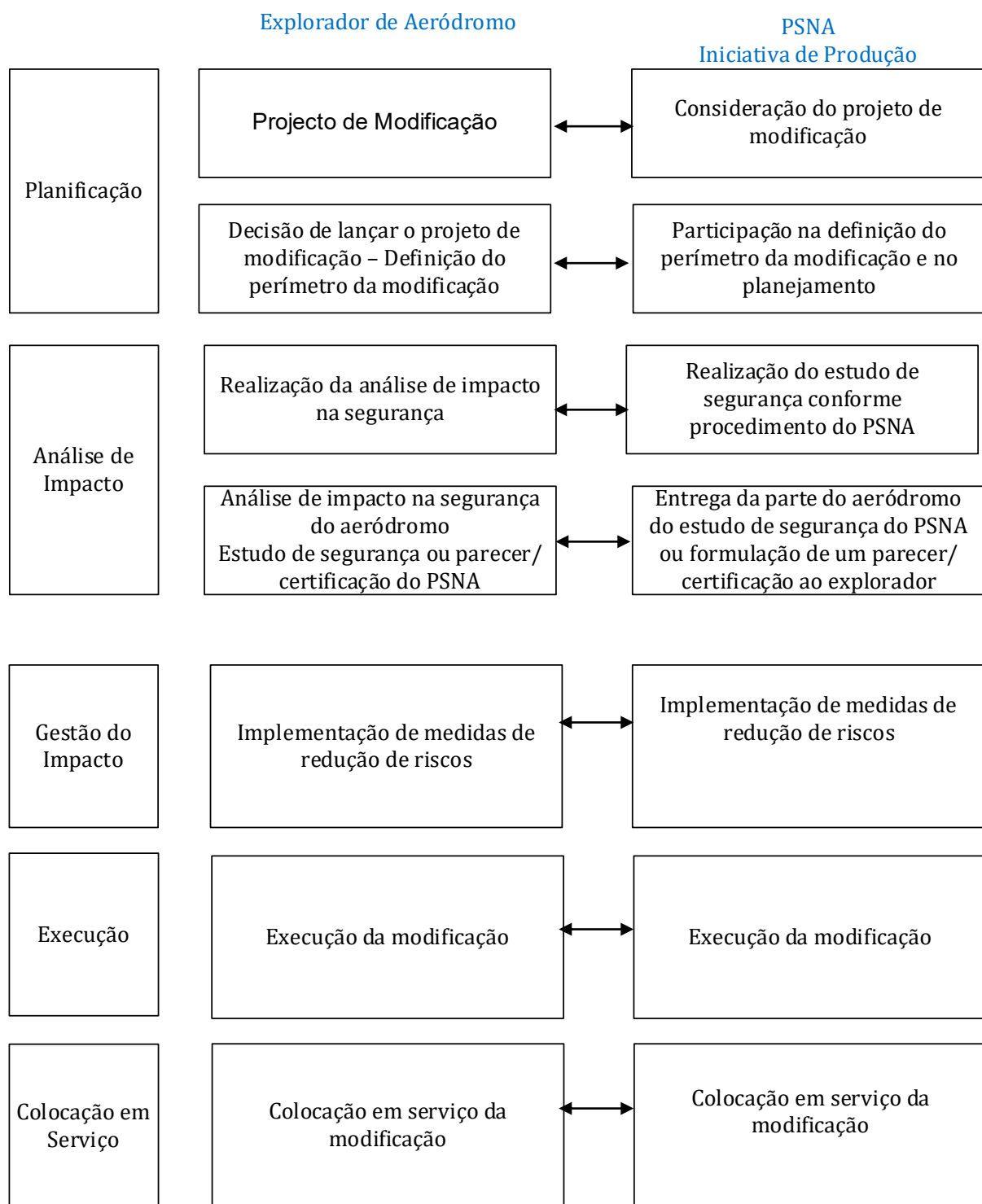
2.1 A conformidade regulamentar

O operador de aeródromo por iniciativa da alteração susceptível de ter impacto na operação do aeródromo assegura o cumprimento desta no que diz respeito aos regulamentos em vigor e remete para à Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC), toda a documentação técnica necessária solicitada no âmbito do acompanhamento das condições de homologação e operação da plataforma e/ou do acompanhamento do certificado de segurança aeroportuária.

2.2 As diferentes fases da gestão da alteração

2.2.1 Alteração por iniciativa do operador do aeródromo





(1) Pode ser realizado de diferentes formas : reuniões, brainstorming, ...

CAPÍTULO 3- COORDENAÇÃO DAS ALTERAÇÕES

3.1 As reuniões de programação

É realizada pelo menos uma vez por ano uma reunião de programação onde o operador do aeródromo apresentam, cada um no que lhe diz respeito, as modificações e obras previstas.

Caso necessário, pode também ser realizada a pedido dos serviços do operador do aeródromo.

Esta reunião tem como objetivos :

- proceder à revisão das transacções passadas e verificar a correcta aplicação dos procedimentos definidos em comum ;
- apresentar as alterações ou trabalhos previstos para os próximos dois ou três anos, pelo operador do aeródromo, designar os pontos de contacto e gestores envolvidos ;
- coordenar o faseamento de obras ou alterações que venham a ser programadas pelo operador do aeródromo, quer para beneficiar de condições mais favoráveis (períodos de encerramento de pistas ou paragem de equipamentos de radionavegação, por exemplo), quer para examinar determinados constrangimentos (compatibilidade) entre as várias obras previstas para os mesmos períodos no aeródromo, ou para analisar e limitar os efeitos na operação das alterações previstas (por exemplo, estudando possíveis alternativas menos penalizantes ou agrupando no tempo ações que teriam um impacto semelhante) e coordenar as datas de realização;
- identificar antecipadamente eventualmente quaisquer dificuldades dos operadores;
- eventualmente, definir certas ações antes da implementação de certas alterações ou obras, planejar estudos específicos e estabelecer cronogramas em consequências ;
- assegurar, no caso de obras, uma vez executadas, que não sejam degradadas as condições de serviços de operador de aeródromo.

3.2 A coordenação operacional regular

Os serviços competentes do operador do aeródromo organiza regularmente uma reunião para coordenar todas as operações que se enquadrem no âmbito do ponto 1.1 desta guia, bem como a segurança a implementar. A entidade impactada do operador de aeródromo valida as medidas que lhe são propostas quanto à sua capacidade para as implementar com segurança.

3.3 A coordenação excepcional

Para operações que não possam ser programadas nas condições acima, o operador do aeródromo pode estabelecer um procedimento excepcional de coordenação. Mediante aviso prévio determinado

de comum acordo, a entidade na origem da alteração poderá enviar a uma outra entidade uma "ficha de trabalho não programada" descrevendo a intervenção e as medidas de segurança propostas.

A entidade solicitada valida então as medidas propostas quanto à sua capacidade para as implementar e gerir e estabelece as respetivas instruções internas correspondentes.

3.4 A coordenação em tempo real

As intervenções cujo carácter de emergência não permita a implementação de um dos procedimentos de coordenação acima referidos são coordenadas em tempo real pelo operador do aeródromo (por exemplo pelo gestor de plantão) com a entidade (por exemplo com o chefe da Torre de Controle de Aeródromo e/ ou o engenheiro de plantão operacional).

CAPÍTULO 4- A ABORDAGEM DE SEGURANÇA

4.1 Alterações iniciadas pelos operadores do aeródromo

4.1.1 Aeródromos dotados com certificado de segurança aeroportuária

No caso de modificações ou obras, o operador do aeródromo avalia seu impacto na segurança aeroportuária. Para tal, foi disponibilizado um guia relativo à implementação do SGS e um guia para a elaboração de uma análise de impacto na segurança aeroportuária.

Em alguns casos, é necessário que os devidos estudos sejam realizados pelo prestador de serviços de navegação aérea. Por exemplo, a criação de uma nova pista de táxi ou a recepção de uma nova aeronave que requeira a implementação de uma rota específica exige também, para além dos estudos efectuados pelo operador do aeródromo, estudos adequados sobre os movimentos no solo das aeronaves, que são efectuados pelo entidade em causa.

Caso da entidade (operador de aeródromo) seja obrigado a definir medidas de redução de risco aplicáveis tem essas medidas validadas por este quanto à sua capacidade de as implementar com segurança.

Uma vez validadas as medidas de redução de risco, a entidade assegura a implementação das medidas que lhe são aplicáveis..

4.1.2 Aeródromos não dotados com certificado de segurança aeroportuária

Para além das prévias e necessárias reuniões de consulta com a entidade em questão e com os demais prestadores de serviços ou terceiros que possam estar interessados, convém estudar sistematicamente as consequências que as alterações ou obras previstas possam ter em matéria de Segurança.

Estão particularmente preocupados :

- todos trabalham em áreas de movimento ;
- todos os trabalhos em redes enterradas ou qualquer intervenção que possa ter impacto nas mesmas (por exemplo, a criação de valas para operações de engenharia civil);
- qualquer criação de novos equipamentos ou instalações que possam ter influência nas áreas de proteção de meios radioelétricos e meteorológicos, servidões visuais (torre de controle) bem como servidões aeronáuticas (obstáculos).

4.2 Alterações iniciadas pelo prestador de serviço de navegação aérea

O termo “mudança” é utilizado, no que diz respeito ao prestador de serviços de navegação aérea, para a prestação de serviços.

No âmbito das alterações com impacto na gestão do tráfego aéreo, são realizados estudos de segurança de acordo com o disposto no procedimento implementado pelo prestador de serviços de navegação aérea. São enviados ao INAC de acordo com os procedimentos definidos entre esta autoridade e o prestador de serviços de navegação aérea em questão.

Em alguns casos, é necessário que estudos apropriados sejam realizados pelo operador do aeródromo. Por exemplo, a execução de trabalhos no âmbito de uma alteração iniciada pelo prestador de serviços de navegação aérea pode resultar na inacessibilidade temporária de determinadas áreas da área de manobras e exigir um estudo por parte do operador do impacto dessa inacessibilidade nos seus próprios procedimentos (acesso SSLIA, procedimentos de inspeção de pista, etc.)

Caso o prestador de serviços de navegação aérea seja obrigado a definir medidas de redução de riscos aplicáveis ao outro prestador de serviços, tem essas medidas validadas por este quanto à sua capacidade de as implementar com segurança.

Uma vez validadas as medidas de redução de risco, cada prestador de serviço assegura a implementação das medidas que lhe são aplicáveis.

5- PROCESSO DE TRATAMENTO DE ALTERAÇÃO DURANTE O TRABALHO NA ÁREA DE MOVIMENTO

5.1 A realização dos trabalhos

A execução dos trabalhos deve ser coordenada entre o operador do aeródromo e os prestadores de serviços de navegação aérea, seguindo o disposto previamente definido na fase preparatória :

- reuniões frequentes entre o operador do aeródromo e os prestadores de serviços de navegação aérea ;
- possível atualização do faseamento e distribuição dos planos relacionados ;
- informar os usuários ;

Aprovado pelo: Conselho de Administração do INAC	
Data <u>03 / 06 / 20</u>	Presidente do Conselho de Administração, <u>António dos Santos Lima</u>

