

Tel: (224-222) 338596
Fax: (224-222) 390529
E-mail: inavic@inavic.gv.ao
PO Box 569



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
INAVIC

INST
0001/15
09 JAN 2015

INSTRUTIVO Nº 0001/15

ESTUDOS AERONÁUTICOS E AVALIAÇÃO DE RISCO PARA AEROPORTOS E INFRA-ESTRUTURAS AERONÁUTICAS

I. INTRODUÇÃO

O NTA 22 contém disposições básicas sobre o uso de estudos aeronáuticos como meio de identificar vias alternativas para atingir um nível equivalente de segurança operacional quando o cumprimento integral de uma exigência específica não é primariamente atingido e que para tal, uma isenção deve ser considerada e cujo pedido deve ser acompanhado de um estudo aeronáutico. O estudo aeronáutico é mais frequentemente empreendido durante a planificação de um novo aeroporto ou durante a certificação de um aeroporto já existente.

O estudo deve servir para demonstrar que a diferença ou desvio em relação à norma não afectará negativamente a segurança operacional nem reduzirá de modo significativo a regularidade das operações. Em outras palavras, o estudo aeronáutico é necessário quando uma não conformidade não pode ser corrigida de imediato e uma análise deverá mostrar que o risco é aceitável e, caso contrário, mostrar que uma solução alternativa, que mantenha o nível de segurança operacional dentro dos limites aceitáveis, não afectará excessivamente a capacidade operacional do aeroporto.

Para atingir um nível equivalente de segurança operacional por outras vias, deve-se sempre estabelecer medidas de mitigação que não afectam a eficiência e utilidade do aeródromo.

O Estudo aeronáutico compreende a avaliação dos riscos, implicações operacionais e custos associados às suas correcções, com a finalidade de garantir um nível de segurança operacional equivalente ao que seria assegurado pelas normas e procedimentos contidos na legislação aeronáutica angolana e no Anexo 14 à Convenção sobre Aviação Civil Internacional.

Duas categorias de não conformidades poderão ser identificadas durante um processo de certificação de aeroporto.

A primeira categoria de não conformidade relaciona-se com a regulamentação operacional, como, por exemplo, a falta de procedimentos ou a existência de

Carsh

Tel: (224-222) 338596

Fax: (224-222) 390529

E-mail: inavic@inavic.gv.ao

PO Box 569



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
INAVIC

INST

0001/15

09 JAN 2015

INSTRUTIVO Nº 0001/15

condições deficientes na operação ou na manutenção, está associada somente aos processos de certificação operacional.

A segunda categoria de não conformidade está relacionada ao não atendimento da regulamentação aeronáutica referente às características físicas do aeroporto. Neste último caso, podem ser citados os seguintes exemplos:

- Relevos, edificações ou outras implantações e objectos fixos que penetram ou ultrapassam as superfícies limitadoras de obstáculos constantes das servidões aeronáuticas;
- Faixa de pista e/ou Área de segurança de fim de pista insuficientes (dimensões e/ou qualidade) em relação aos padrões de aeródromo;
- Separação de pista de aterragem/caminho de circulação paralela insuficiente em relação aos padrões de aeródromo; e
- Falta ou implantação incorrecta de auxílios visuais ou auxílios à navegação aérea.

Geralmente, as não conformidades relacionadas com os procedimentos ou deficiências nas condições operacionais podem ser corrigidas dentro de um certo prazo e a custos aceitáveis. Entretanto, quando as não conformidades estão relacionadas com as características físicas do aeroporto, estas podem ser mais difíceis de serem tratadas. A elaboração de um estudo aeronáutico, neste último caso, será necessária para avaliação do nível de risco corrente e definir a melhor alternativa de solução.

As acções decorrentes da identificação de uma não conformidade, relativa a procedimentos e deficiências nas condições operacionais, poderão ser:

- O estabelecimento de prazo para correcção da não conformidade, com definição de acordo operacional enquanto não se corrige; ou
- A concessão pela Autoridade Aeronáutica de isenção, devidamente baseada num estudo aeronáutico.

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'C. Costa'.

Tel: (224-222) 338596
Fax: (224-222) 390529
E-mail: inavic@inavic.gv.ao
PO Box 569



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
INAVIC

INST
0001/15
09 JAN 2015

INSTRUTIVO Nº 0001/15

II. OBJECTIVO

O presente instrutivo tem por objectivo fornecer orientações sobre a realização de estudos aeronáuticos para avaliar o impacto de isenções aos padrões do aeródromo especificados no NTA 22 e apresentar meios alternativos para garantir a segurança operacional de aeronaves, avaliar a eficiência de cada alternativa e recomendar procedimentos para atingir um nível equivalente de segurança operacional.

III. APLICABILIDADE

O presente instrutivo é aplicável à todos os aeródromos nacionais onde forem identificadas não conformidades durante os processos de certificação ou inspecções aeroportuárias e for identificada a necessidade de Estudo Aeronáutico.

IV. DEFINIÇÕES

Para efeitos do presente instrutivo, consideram - se as seguintes definições:

Estudo aeronáutico: estudo de um problema aeronáutico para identificar soluções possíveis e seleccionar uma delas que é aceitável sem degradar a segurança operacional.

Perigo: Qualquer situação ou condição com potencial de causar dano ou prejuízo.

Risco: Consequência adversa potencial de um perigo avaliado em termos da sua probabilidade (frequência e severidade).

Segurança operacional: A combinação de medidas, de recursos humanos e técnicos para minimizar os riscos de danos pessoais e materiais nas actividades aeronáuticas.

Medidas de mitigação: Utilidade reduzida do aeroporto

Tel: (224-222) 338596
Fax: (224-222) 390529
E-mail: inavic@inavic.gv.ao
PO Box 569



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
INAVIC

INST
0001/15
09 JAN 2015

INSTRUTIVO Nº 0001/15

V. RESPONSABILIDADE

É da responsabilidade do operador de aeródromo ou organismo que solicita a isenção:

- a) Realizar o estudo aeronáutico e justificar o pedido de isenção mediante um estudo aeronáutico;
- b) Propor quaisquer circunstâncias atenuantes associadas. O requerente deve expor quaisquer considerações que tiver e estas devem ser contidas no relatório.

VI. COMPOSIÇÃO DA EQUIPA

A equipa de estudo aeronáutico será composto por um grupo multidisciplinar de especialistas com conhecimento e experiência nos aspectos a serem investigados, entre outros: - especialistas de aeroporto e de operações de voo, especialistas de serviço de tráfego aéreo e/ou procedimentos de serviços de navegação aérea/operações e especialistas em análise de risco.

VII. PAPEL DA EQUIPA

O papel da equipa para estudo aeronáutico é desenvolver um estudo sólido, com base técnica que oriente e permita à Autoridade da Aviação Civil decidir sobre a autorização de uma isenção à regulamentação angolana. A equipa deve dispor de credibilidade e capacidade técnica para obter e avaliar a informação necessária que será submetida à Autoridade aeronáutica para a tomada de decisão.

VIII. ANÁLISE DE RISCO

8.1 Em alguns casos, como por exemplo, a existência de obstáculos na zona de protecção, o nível de segurança operacional somente poderá ser avaliado por intermédio de uma análise de risco. De qualquer forma, as situações de perigo e as medidas potencialmente mitigadoras de risco devem ser identificadas.

8.2 A análise de risco envolve a estimativa do nível de risco existente, calculado a partir das possibilidades de perigo catalogadas numa fase preliminar, e a comparação desse nível com critérios previamente estabelecidos, com a finalidade de decidir se esses riscos são aceitáveis.

Tel: (224-222) 338596
Fax: (224-222) 390529
E-mail: inavic@inavic.gv.ao
PO Box 569



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
INAVIC

INST
0001/15
09 JAN 2015

INSTRUTIVO Nº 0001/15

8.3 Este Instrutivo trata das situações de perigo relacionadas aos aspectos físicos do aeródromo, nas operações de aterragem, descolagem e manobras no solo. Quatro tipos de incidentes poderão ser avaliados de acordo com este Instrutivo:

- a) Saída de pista com paragem da aeronave após o término da pista de aterragem;
- b) Toque da aeronave, em operações de aterragem, antes da cabeceira;
- c) Saída lateral da aeronave durante operações de aterragem e descolagem;
- d) Desvio lateral da aeronave durante o rolagem da aeronave.

IX. MATÉRIAS A SEREM CONSIDERADAS

O estudo aeronáutico deve somente ser concentrado nas matérias que afectam a segurança operacional, a eficiência do uso do espaço aéreo e a segurança de pessoas e propriedades em terra.

X. TERMO DE REFERÊNCIA DE ESTUDO AERONÁUTICO

A seguir é apresentada uma estrutura abrangente para desenvolvimento de estudo aeronáutico. Dependendo da característica da não conformidade, um ou mais itens dessa estrutura, que não sejam pertinentes ao problema específico, poderão ser suprimidos da documentação:

1. Introdução
2. Caracterização da não conformidade
3. Legislação aplicável
4. Descrição dos problemas e objectivos da análise.
5. Selecção de procedimentos, métodos e fontes de dados.
6. Identificação de eventos indesejados.

Tel: (224-222) 338596
Fax: (224-222) 390529
E-mail: inavic@inavic.gv.ao
PO Box 569



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
INAVIC

INST
0001/15
09 JAN 2015

INSTRUTIVO Nº 0001/15

7. Análise de factores causais, severidade e probabilidade.
8. Avaliação de risco.
9. Identificação de possíveis medidas de mitigação.
10. Avaliação da eficácia das medidas de mitigação.
11. Escolha das medidas de mitigação.
12. Apresentação de resultados.
13. Anexos

10.1 Introdução

- a) Finalidade do Estudo Aeronáutico;
- b) Aspectos que levaram à necessidade do estudo;
- c) Descrição do estudo preliminar que identifica a necessidade de Estudo Aeronáutico para quantificar o impacto no risco e na capacidade operacional, os benefícios, os custos e outros aspectos pertinentes ao caso específico;
- d) Medidas já adoptadas em relação à não conformidade, com a finalidade de reduzir riscos imediatos, como, por exemplo, acordos operacionais já estabelecidos de carácter temporário.

10.2 Caracterização da não conformidade

- a) Descrição da não conformidade, caracterizando os conflitos com a regulamentação em vigor, os problemas operacionais decorrentes (actuais e potenciais), relacionando-os com a aeronave crítica e as condições operacionais do aeroporto, e indicando eventuais situações onde os riscos sejam potencializados;
- b) Histórico da não conformidade e procedimentos vigentes;

Tel: (224-222) 338596
Fax: (224-222) 390529
E-mail: inavic@inavic.gv.ao
PO Box 569



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
INAVIC

INST
0001/15
09 JAN 2015

INSTRUTIVO Nº 0001/15

c) Plantas e documentos de caracterização e ilustração da não conformidade (altimetria/planimetria);

10.3 Legislação aplicável

- a) Descrever a legislação aplicável, angolana e da ICAO, apontando os dispositivos legais e regulamentares relacionados à não conformidade;
- b) Descrever a legislação aplicável utilizada em outros países, se necessário;
- d) Descrever estudos similares realizados para outros aeroportos, em Angola e no exterior (se conhecidos); e
- e) Outras considerações pertinentes ao estudo aeronáutico.

10.4 Descrição de problemas e objectivos da análise

A primeira etapa de qualquer análise de risco é definir o problema e o objectivo da análise. O problema é a identificação das implicações do não cumprimento integral de uma certa exigência ou exigências. O objectivo é a identificação das medidas mitigatórias convenientes das implicações na segurança operacional.

10.5 Procedimentos, métodos e fontes de dados

- 1) Descrição das metodologias utilizadas na análise do risco, do impacto na capacidade operacional, dos custos e dos benefícios, das pesquisas de opinião. Indicar as restrições do estudo e caracterizar as condições que foram assumidas.
- (2) Um dos aspectos mais importantes é a definição sobre a abordagem quantitativa ou qualitativa da análise de risco, em função das fontes de dados disponíveis. Recomenda-se a abordagem quantitativa, mas, quando os dados confiáveis não estão disponíveis ou são muito restritos, deve-se adoptar a abordagem qualitativa. Neste caso, a análise de risco deverá ser baseada na opinião de técnicos especializados, na qual estarão explicitadas a capacitação, a experiência e as responsabilidades assumidas.

A handwritten signature in blue ink, possibly reading 'C. Costa'.

Tel: (224-222) 338596
Fax: (224-222) 390529
E-mail: inavic@inavic.gv.ao
PO Box 569



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
INAVIC

INST
0001/15
09 JAN 2015

INSTRUTIVO Nº 0001/15

10.6 Identificação de eventos indesejáveis

Exemplos de perigo incluem, mas não limitados a:

- Aeronave que colide com o terreno, aeronave, veículos ou objectos.
- Aeronave que aterriza antes da soleira, despistes laterais ou no fim da pista.
- Aeronave que colide com, ou suga vida animal ou objectos estranhos.

10.7 Análise de factores causais, severidade e probabilidade

10.7.1 Factores causais

Os factores causais incluem, mas não limitados a:

- Falta de orientação (Ajudas não visuais, luzes, marcações, sinais, mapas).
- Orientação confusa (ajudas não visuais, luzes, marcações, sinais, e mapas).
- Levantamentos topográficos de obstáculos incorrectos e publicações de obstáculo.
- Dados aeronáuticos incorrectos.
- Áreas protegidas insuficientes (faixas de segurança e áreas de segurança de fim de pista).
- Distâncias de separação insuficientes.
- Larguras de superfícies insuficientes.
- Programas de manutenção abrangentes.

Em alguns casos, esses factores podem contribuir para um acidente. Em outros casos, podem aumentar as consequências de um incidente para tornar-se um acidente.

A handwritten signature in blue ink, appearing to be 'C. Pach'.

Tel: (224-222) 338596
Fax: (224-222) 390529
E-mail: inavic@inavic.gv.ao
PO Box 569



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
INAVIC

INST
0001/15
09 JAN 2015

INSTRUTIVO Nº 0001/15

10.7.2 Severidade de risco

Tabela de descrição de severidade de ocorrência

Severidade da ocorrência	Significado	Valor
Catastrófica	<ul style="list-style-type: none">- Equipamento destruído.- Mortes múltiplas.	A
Perigosa	<ul style="list-style-type: none">- Larga redução das margens de segurança operacional, desconforto físico ou carga de trabalho de forma que os operadores não possam ser confiados para desempenhar correctamente ou completamente as suas funções.- Lesão grave.- Maior dano de equipamento.	B
Maior	<ul style="list-style-type: none">- Uma redução significativa das margens de segurança operacional, uma redução da habilidade dos operadores para lidar com as condições operacionais adversas como resultado do aumento de carga de trabalho, ou como resultado de condições que prejudicam a sua eficácia.- Incidente grave.- Lesão às pessoas.	C
Menor	<ul style="list-style-type: none">- Incómodo.- Limitações operacionais.- Uso de procedimentos de emergência.- Incidente menor.	D
Negligenciável	<ul style="list-style-type: none">- Pequenas consequências.	E

Catch

Tel: (224-222) 338596
Fax: (224-222) 390529
E-mail: inavic@inavic.gv.ao
PO Box 569



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
INAVIC

INST
0001/15
09 JAN 2015

INSTRUTIVO Nº 0001/15

10.7.3 Probabilidade de Risco de Segurança Operacional

Tabela dos níveis de probabilidade e suas descrições.

	Significado	Valor
Frequente	Provável de ocorrer muitas vezes (tem ocorrido frequentemente).	5
Ocasional	Provável de ocorrer as vezes (tem ocorrido não frequentemente).	4
Remoto	Improvável de ocorrer, mas possível (tem ocorrido raramente).	3
Improvável	Muito improvável de ocorrer (não sabido ter ocorrido).	2
Extremamente improvável	Quase inconcebível que o evento ocorra.	1

10.8 Avaliação de risco

Quando lidar com risco, os seguintes aspectos essenciais devem ser avaliados:

- A frequência da perda;
- As consequências da perda, e
- A percepção da perda pelas classes da sociedade afectadas.

Para cada perigo resultado de uma não conformidade, pode se descrever o risco colocando a combinação da severidade e probabilidade na Matriz de Avaliação de Risco que abaixo se segue. Se o risco resultar em médio ou acima, medidas de redução de risco devem ser identificadas.

Tel: (224-222) 338596
Fax: (224-222) 390529
E-mail: inavic@inavic.gv.ao
PO Box 569



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
INAVIC

INST
0001/15
09 JAN 2015

INSTRUTIVO Nº 0001/15

Matriz de Avaliação de Risco

Probabilidade Risco	Catastrófica	Perigosa	Maior	Menor	Negligenciável
	A	B	C	D	E
Frequente 5	5A	5B	5C		
Ocasional 4	4A	4B			
Remota 3	3A				
Improvável 2					3E
Extremamente improvável 1	1A	1B	1C	2D 1D	2E 1E

O índice de risco de segurança operacional obtido a partir da avaliação de risco de segurança operacional deve de seguida ser exportado para a Matriz de tolerabilidade de risco de segurança operacional que descreve os critérios de tolerabilidade. O critério de um risco de segurança operacional avaliado como 4B é, de acordo com a Matriz de tolerabilidade abaixo "inaceitável conforme as circunstâncias existentes". Neste caso, o perigo de segurança operacional cai na região intolerável do triângulo invertido. O risco de segurança operacional das consequências do perigo é inaceitável. A organização deve:

- Alocar recursos para reduzir a exposição à consequência do perigo;
- Alocar recursos para reduzir a grandeza ou potencial de dano das consequências do perigo; ou
- Cancelar a operação se uma mitigação não for possível.

Tel: (224-222) 338596
Fax: (224-222) 390529
E-mail: inavic@inavic.gv.ao
PO Box 569



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
INAVIC

INST
0001/15
09 JAN 2015

INSTRUTIVO Nº 0001/15

Matriz de tolerabilidade de risco de segurança operacional

Critério sugerido	Índice de avaliação risco	Critério sugerido
	5A, 5B, 5C, 4A, 4B,	Inaceitável conforme as circunstâncias existentes.
	5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2, 2B, 2C,	Aceitável com base numa mitigação de risco. Isto requer decisão da Direcção.
	3E, 2D, 2E, 1A, 1B, 1C, 1D, 1E	Aceitável

10.9 Identificação de possíveis medidas de mitigação

As medidas de redução de risco podem apontar para a redução da probabilidade de uma ocorrência, ou para a redução da severidade da mesma. Algumas medidas podem possivelmente satisfazer ambas. Quando contemplando medidas de mitigação, é sempre necessário prestar atenção à exigência que não é (inteiramente) cumprida.

Exemplos de medidas de mitigação incluem, mas não limitados a:

- Publicação no AIP, para permitir as companhias aéreas tomarem as suas precauções.
- Restrição do tráfego num caminho de circulação paralelo se a distância de separação pista/caminho de circulação ou caminho de circulação/caminho de circulação é insuficiente.

Tel: (224-222) 338596
Fax: (224-222) 390529
E-mail: inavic@inavic.gv.ao
PO Box 569



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
INAVIC

INST
0001/15
09 JAN 2015

INSTRUTIVO Nº 0001/15

- Restrições operacionais julgadas necessárias incluindo restrições em todas as condições meteorológicas de operação, espaçamento acrescido entre aeronaves (no ar ou em terra).
- Restrições sobre operadores de aeronaves que podem ser necessárias, tais como operações restritas aos operadores/membros de tripulação que podem demonstrar competência especial.
- Exigências de que as aeronaves transportem equipamentos ou certificações especiais.
- Exigências de que os operadores estabeleçam limites de vento.

10.10 Avaliação do efeito de medidas de mitigação

As medidas de mitigação devem ser reversíveis a fim de avaliar a sua relevância e eficácia na redução de risco.

10.11 Escolha de medidas de mitigação

Se uma ou mais medidas permitem que o risco seja suficientemente reduzido, as mesmas devem ser determinadas por escolha, sendo a opção preferida, a prevenção de acidente, e preparar o relatório final. A descrição final deve recomendar acções mitigadoras e alistar as consequências e suas probabilidades quando essas são tidas em consideração.

10.12 Apresentação de resultados

O trabalho deve ser documentado de forma que seja possível ver o que foi feito. As etapas acima referenciadas devem ser identificáveis.

Outros problemas chaves:

- Que hipóteses, pressuposições e simplificações tenham sido feitas?
- Qualquer incerteza acerca dos resultados devido a escolha de e disponibilidade de métodos, procedimentos e fontes de dados deve ser discutida.

Tel: (224-222) 338596
Fax: (224-222) 390529
E-mail: inavic@inavic.gv.ao
PO Box 569



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
INAVIC

INST
0001/15
09 JAN 2015

INSTRUTIVO Nº 0001/15

Os resultados do estudo devem realçar o evento indesejável que mais contribui para o risco, e os factores que influenciam esses eventos indesejáveis. Recomendações para as medidas de mitigação de risco, seu carácter e seu efeito estimado devem ser expostas.

10.13 Anexos

Documentos e dados utilizados para análise.

XI. CONSIDERAÇÕES SOBRE ESTUDO AERONÁUTICO

A proposta de um estudo aeronáutico deve ser submetido ao INAVIC para avaliá-la e determinar os efeitos sobre o uso seguro e eficaz do espaço aéreo por aeronaves e sobre a segurança de pessoas e propriedades em terra.

Alguns dos factores considerados num estudo aeronáutico são:

- O impacto sobre os circuitos de tráfego existentes dos aeródromos ou heliportos vizinhos;
- O impacto sobre o uso do espaço aéreo existente ou projectado;
- O impacto sobre a segurança de pessoas e propriedades dentro da área afectada;
- O impacto de objectos existentes ou proposta de objectos artificiais;
- Objectos naturais e suas características dentro da área afectada;
- A gestão do perigo da vida animal e o impacto à ele associado,
- Os atraentes de aves; e
- As revisões possíveis da proposta que podem ser necessárias para eliminar o uso perigoso ou ineficaz do espaço aéreo.

XII. PARECER DA AUTORIDADE AERONÁUTICA

12.1 Emissão de parecer

No fim do estudo, a Autoridade Aeronáutica deve emitir um parecer relativamente à proposta do proponente, autoridades locais apropriadas e aqueles que fizeram as submissões.

Deve ser prestada uma atenção particular para autorizar uma isenção por via de um estudo aeronáutico para não criar antecedente não só áquele aeroporto em particular mas também a outros pois, uma vez a isenção concedida, constitui factor

Tel: (224-222) 338596

Fax: (224-222) 390529

E-mail: inavic@inavic.gv.ao

PO Box 569



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
INAVIC

INST

0001/15

09 JAN 2015

INSTRUTIVO Nº 0001/15

de pressão política e comercial, tornando-se muito difícil resistir ao pedido seguinte para uma isenção similar.

O parecer decisivo da Autoridade aeronáutica é um um dos seguintes:

a) Inquestionável, quando o INAVIC é satisfeito que a acção proposta não afecta adversamente o uso seguro e eficaz do espaço aéreo por aeronaves, bem como a segurança de pessoas ou propriedades em terra.

b) Condicional, quando o estudo identifica aspectos questionáveis de uma acção proposta mas especifica as condições que, se cumpridas, satisfazem o INAVIC de que a acção proposta não afecta adversamente o uso seguro e eficaz do espaço aéreo por aeronaves, nem a segurança de pessoas ou propriedades em terra.

c) Questionável, quando o estudo identifica aspectos questionáveis da acção proposta. O parecer deve especificar as razões para descobrir a objecção da acção proposta.

As Autoridades governamentais locais que gerem o uso de solo como previsto na lei de terradevem devidamente considerar qualquer parecer emitido, condicional ou questionável.

12.2 Período efectivo de parecer

Os pareceres questionáveis e/ou condicionais devem conter uma data de caducidade com finalidade de permitir o planeamento ordenado de aeródromos e eliminar a protecção desnecessária do espaço aéreo. Uma extensão da data do prazo de caducidade pode ser concedida se houver razões válidas que justifiquem o não cumprimento da acção até a data de caducidade.

12.3 Revisão do parecer

Um parecer questionável ou condicional pode ser revisto quando forem identificados quaisquer novos factos que mudam a base com que o parecer foi emitido. As pessoas interessadas podem solicitar ao INAVIC, no mínimo 14 dias antes da revisão do parecer.

Tel: (224-222) 338596
Fax: (224-222) 390529
E-mail: inavic@inavic.gv.ao
PO Box 569



REPÚBLICA DE ANGOLA
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES
INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL
INAVIC

INST
0001/15
09 JAN 2015

INSTRUTIVO Nº 0001/15

XIII. ACEITAÇÃO DE ISENÇÃO

O direito de aceitar ou rejeitar os resultados do estudo aeronáutico cabe plenamente ao regulador.

O INAVIC, quando satisfeito com os resultados do estudo aeronáutico, o nível equivalente de segurança e medidas de mitigação providenciados, pode conceder uma isenção de acordo com o disposto nos regulamentos em vigor.

Os resultados dos estudos aeronáuticos ou da avaliação de risco sob forma de isenção devem ser publicados num documento acessível ao público, tal como o Manual de Publicação de Informação Aeronáutica (AIP).

XIV. DISPOSIÇÕES FINAIS

O presente Instrutivo entra imediatamente em vigor.

INSTITUTO NACIONAL DA AVIAÇÃO CIVIL, Em Luanda, aos 09 de Janeiro de 2015.

O DIRECTOR GERAL

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Carlos Manuel David'.

CARLOS MANUEL DAVID